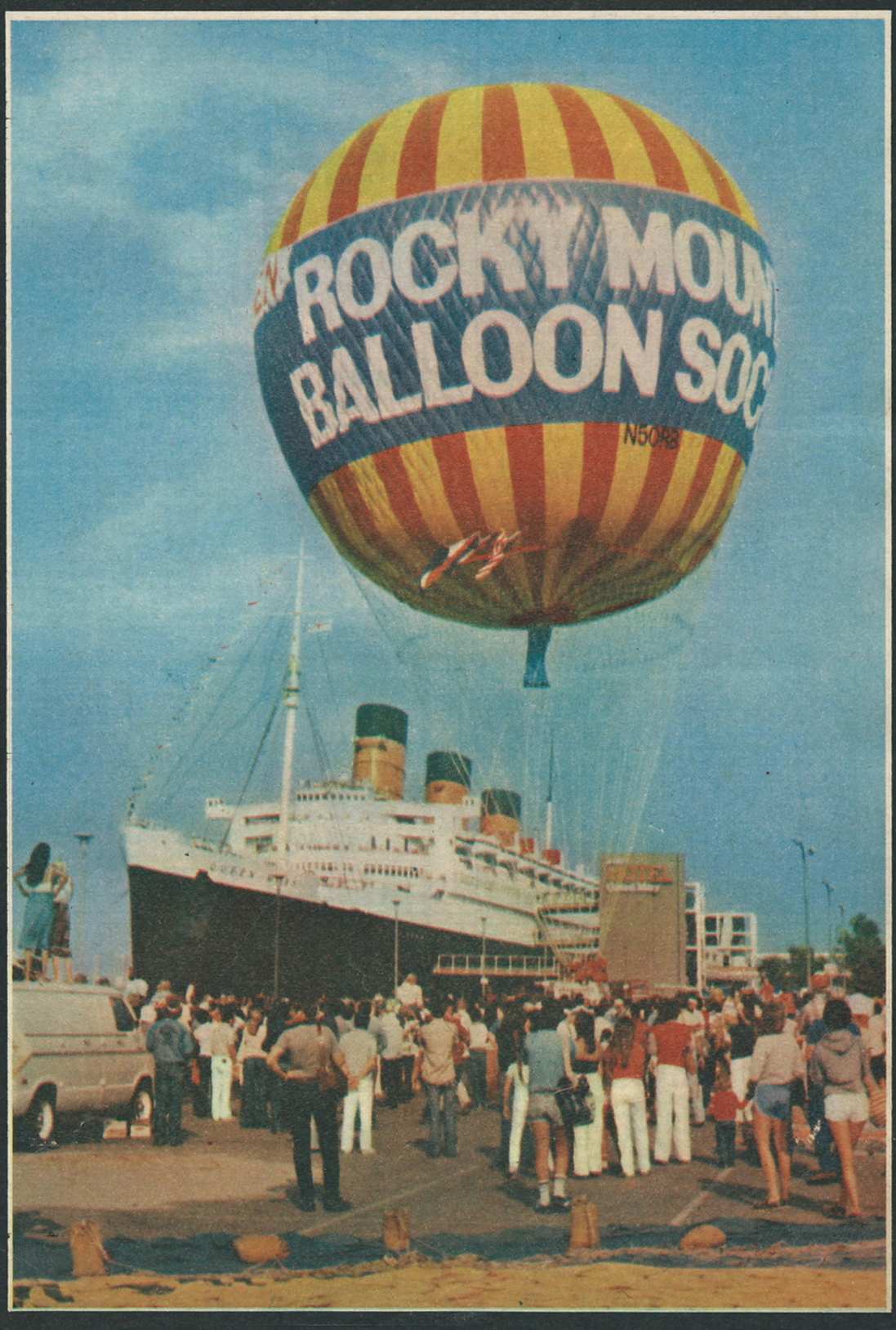
CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

28 15.07.1979 (1462)



NOWY GORDON BENNETT

Po 41 latach wznowiono w USA Międzynarodowe Zawody Balonowe o Puchar Gordon Bennetta, w których przed wojną olbrzymie sukcesy odnosili Polacy. Naszych reprezentantów nie zabrakło również w nowej edycji tej imprezy. Na zdjęciach: obok – miejsce startu, które znajdowało się przed transatlantykiem Queen Mary – startuje balon USA; wyżej – ekipa polska: Hieronim Kasmowski, Stefan Makne i Gromosław Czempiński oraz polski balon Polonez w trakcie napełniania helem i w głębi amerykański Rosie. O zawodach piszemy na str. 4–5.

Zdjęcia: GROMOSŁAW CZEMPIŃSKI (2) i ANDRZEJ KANIGOWSKI

W LIPCU

W powojennych dziejach naszego kraju lipiec związany jest trwale z odrodzeniem państwowości polskiej. Zbliża się 35-lecie historycznych już dni. 21 lipca 1944 r. Krajowa Rada Narodowa, tymczasowy parlament narodu polskiego, wydała dekret o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego jako tymczasowej władzy wykonawczej dla kierowania walką wyzwoleńczą narodu, zdobycia niepodległości i odbudowy państwowości polskiej. Nazajutrz, 22 lipca 1944 r. w Lublinie PKWN ogłasza Manifest Lipcowy proklamujący powstanie Polski Ludowej.

Wraz z powstaniem Polski Ludowej rozpoczyna się również odrodzenie naszego lotnictwa. Pierwsze prace w tym kierunku podejmuje utworzony przez PKWN referat lotniczy przemianowany następnie na wydział, który przystępuje do organizowania lotnictwa cywilnego na wyzwolonych terenach Polski. W tym samym czasie sformowane w Grigoriewskoje w ZSRR pierwsze jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego: 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków" dotarły najkrótszą drogą do kraju i stanęły w gotowości bojowej, by za miesiąc wejść na froncie wschodnim do walki z hitlerowskim najeźdźcą u boku lotnictwa Armii Radzieckiej.

W rok później, już po zwycięstwie, w lipcu 1945, 4 Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza, w skład której wchodziły pułki „Warszawa", „Kraków" i 3. szturmowy — odznaczona zostaje Orderem Krzyża Grunwaldu II klasy. Rozpoczyna się pokojowy okres rozwoju ludowego lotnictwa. Lotnicy polscy, którzy jeszcze nie tak dawno walczyli z niemieckim faszyzmem i zadawali ciosy hitlerowskiej Luftwaffe na wszystkich frontach II wojny światowej, przyczyniając się walnie do zwycięstwa, wracają zewsząd do kraju. Stają gremialnie, z entuzjazmem do nowej, tym razem pokojowej walki — o odbudowę lotnictwa polskiego. Na jej czele stają ci, co chlubnie zapisali się wspólną z lotnikami radzieckimi walką z wrogiem między Wisłą a Łabą. Lotnictwo radzieckie udziela nam też pierwszej niezbędnej pomocy w odbudowie polskich skrzydeł.

Każdy następny lipiec, przez każdy rok 35-lecia znaczył kolejne etapy rozwoju polskiego lotnictwa. Okazją ku temu było zawsze Święto Odrodzenia. Lotnicy składali wtedy władzy ludowej meldunki ze swych dokonań. W niektórych latach, z okazji defilad i parad napowietrznych w stolicy i innych miastach, lotnicy polscy demonstrowali publicznie poziom swego wyszkolenia i swój coraz bardziej nowoczesny sprzęt. Wiele wydarzeń lipcowych w lotnictwie cywilnym i wojskowym związanych było, i jest aż po dzień dzisiejszy, z uczczeniem Lipcowego Święta. Stało się to naszą piękną tradycją.

W lipcu oglądaliśmy defilady i pokazy lotnicze, gratulowaliśmy lotnikom nagród i odznaczeń, cieszyliśmy się z licznych wyczynów i sukcesów naszych sportowców lotniczych, z otwarcia nowych lotowskich linii zagranicznych. W lipcu witaliśmy w kraju wiele znakomitości lotniczych: pierwszego kosmonautę świata — Jurija Gagarina (1961) i pierwszego polskiego kosmonautę — Mirosława Hermaszewskiego (1978).

Bo lipiec, chociaż to teraz miesiąc wakacji i letniego odpoczynku, to gdziekolwiek byśmy nie byli — na urlopie czy przy pracy — pobudza do refleksji. Kojarzy się z Lipcowym Świętem, z naszą pracą i życiem w ludowej Ojczyźnie. Z próbą bilansu — jak wiele przez te minione lata dokonaliśmy, jak urosła i wypiękniała nam Polska.

I choć życie na co dzień nie zawsze nas jeszcze głaszcze, to przecież właśnie Lipcowe Święto uświadamia nam pełniej niż kiedykolwiek, że tylko poprzez rzetelną solidną pracę, gospodarność, prowadzi droga do coraz lepszego jutra. Socjalistycznej Polski i naszego. Pomyślność Polski tworzymy wspólną i rzetelną pracą.

kaw

Aeroklub PRL w roku Jubileuszowym

ROZMOWA Z PREZESEM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL gen. bryg. pil. dr. JÓZEFEM SOBIERAJEM

SKRZYDLATA: — Panie Generale, chcielibyśmy zacząć od pytania bardzo osobistego. Minął rok, jak objął Pan stanowisko prezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL: Czy przez ten okres zdążył Pan odwiedzić już wszystkie aerokluby i ośrodki APRL? No i — jakie wrażenia wyniósł Pan z tych odwiedzin?

PREZES: — Zdążyłem odwiedzić prawie wszystkie aerokluby regionalne i jednostki organizacyjne APRL. W niektórych mogłem, lub musiałem być nawet kilkakrotnie. Pozostałym na pewno zdążę złożyć wizytę jeszcze w tym sezonie. Co się zaś tyczy wrażeń? Wyniosłem umiarkowany optymizm. W wielu aeroklubach, ośrodkach widziałem należyty porządek, dobrze zorganizowane szkolenie i pracę wychowawczą lub przygotowawczą do szkolenia i wyczynu sportowego, m. in. w aeroklubach: Łódzkim, Pomorskim, Krakowskim i innych. Niektóre aerokluby podejmują ambitne zadania rozbudowy bazy gospodarczo-socjalnej, czy też zaplecza szkoleniowego, jak na przykład aerokluby: Ziemi Piotrkowskiej, Częstochowski, Kielecki, Bielsko-Bialski, Radomski. Spotykałem także przypadki, gdzie nie wszystko jeszcze „grało".

Jednak najbardziej napawa optymizmem postawa ludzi. Wielu działaczy społecznych bezinteresownie poświęca działalności aeroklubów swój wolny czas, udziela nieocenionej pomocy etatowej kadrze na wszystkich odcinkach statutowej działalności stowarzyszenia. Podobnie też zdecydowana większość kadry kierowniczej i szkoleniowo-wychowawczej, to ludzie w pełni oddani lotnictwu, zaangażowani w pracy i ambitni. W tym widzę najpewniejszą rękojmię możliwości i wykonania zadań szkoleniowo-wychowawczych przez aerokluby i ośrodki szkoleniowe.

SKRZYDLATA: — Minął rok od XI Zjazdu Krajowego Aeroklubu PRL, który — jak wiadomo — podjął uchwałę wytyczającą nowe kierunki działalności stowarzyszenia. Rodzi się więc przy tym pytanie, jak władze APRL realizują uchwałę i wnioski zjazdowe

PREZES: — Uchwała XI Krajowego Zjazdu nie tyle wytyczała nowe kierunki, co przesuwała akcenty w realizacji statutowych zadań stowarzyszenia. Były tam postulaty konkretne i bardziej ogólne dotyczące długofalowej działalności. Zarząd Główny, jego Prezydium oraz aparat wykonawczy ZG pracował nad tym cały miniony okres. Na ogólną liczbę 78 wniosków i postulatów zrealizowano już 45, reszta jest w toku załatwiania. Wiele zrobiono w sprawach płacowo-socjalnych podjętych dla stabilizacji kadry. Drugim kompleksem są sprawy propagandowo-wychowawcze rozwiązywane na bieżąco, takie jak na przykład: rozwój obozowego szkolenia lotniczego w corocznych akcjach „Lato", rozszerzające jednocześnie współpracę z władzami resortu Oświaty i Wychowania, ZHP, ZSMP, CZSBM, powołanie i działalność komisji propagandowej ZG itp. Trzeci kompleks spraw dotyczył, najogólniej mówiąc, kodyfikacji wewnętrznych przepisów i zasad działania poszczególnych organów wykonawczych stowarzyszenia oraz struktury aparatu wykonawczego, co ostatecznie zostało rozwiązane na majowym posiedzeniu ZG.

Wśród trzydziestu kilku wniosków nierozwiązanych dotychczas są sprawy różnej rangi i zakresu działania. Sprawy generalne rozwoju APRL bada komisja rządowa; sprawy finansowe działalności usługowej rozpatrywane są przez Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Finansów; sprawy lotniskowe na etapie sporządzania indeksu braków, zaś sprzętowe w trakcie rozwiązywania. Jak widać, mamy jeszcze nad czym pracować, ale bądźmy dobrej myśli.

SKRZYDLATA: — Jesteśmy już w pełni sezonu lotniczego, który — sądząc z kalendarza imprez — jest bogaty. Na co chciałby Pan szczególnie uczulić w tym sezonie kadrę, działaczy i członków Aeroklubu PRL?

PREZES: — Istotnie, kalendarz imprez lotniczych w roku bieżącym obfituje w wiele ciekawych zawodów krajowych i międzynarodowych, rozgrywanych u nas i poza granicami naszego kraju. Część z nich już się odbyła, jak na przykład Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie, Szybowcowe Mistrzostwa Europy klasy Klub w Szwecji i in. Szybownicy ustanowili dwa nowe rekordy Polski — Pelagia Majewska i Stanisław Witek; Franciszek Kępka wywalczył wicemistrzostwo Austrii. Także modelarze uzyskali dobre miejsca zespołowe w modelach rakiet o Puchar Europy w Bułgarii. Natomiast najważniejsze zawody samolotowe i spadochronowe są jeszcze przed nami.

Organizatorzy tych imprez otrzymali w stosownym czasie odpowiednie wskazówki i wytyczne, udzielamy im też niezbędnej pomocy. Oczywiście, naszą główną troską jest zapewnić jak najdalej idące bezpieczeństwo wykonywania lotów i skoków spadochronowych. Jak wiadomo, jest to złożony problem, wymagający zabezpieczenia pełnej sprawności sprzętu, wysokiego po-

ziomu wyszkolenia w powietrzu, sprawnej organizacji wszystkich działań na lotnisku podczas przygotowań i zawodów. W sprawach BiHL nigdy za dużo ostrożności, rozsądku, sprawdzeń i kontroli, zarówno ze strony bezpośrednich wykonawców jak i kierownictwa.

Zawodnikom chciałbym życzyć, aby im nie zabrakło silnej woli w sportowej walce.

SKRZYDLATA: — Za kilkanaście dni obchodzić będziemy ważny jubileusz — 35-lecia naszej ludowej Ojczyzny. W dokonaniach naszego kraju wśród wielu dziedzin ma swój udział także Aeroklub PRL, który szkoląc i rozwijając sport lotniczy stanowi społeczne zaplecze naszych Sił Zbrojnych. Jakie osiągnięcia Aeroklubu PRL w minionym 35-leciu chciałby Pan szczególnie podkreślić?

PREZES: — Nasze osiągnięcia społeczne i szkoleniowo-sportowe, którymi pragniemy powitać 35-lecie PRL, stanowią wynik wspólnego wysiłku kadry zawodowej i społecznej stowarzyszenia, jego wypróbowanych przyjaciół i sojuszników, wyraz konstruktywnej współpracy Aeroklubu PRL z wszystkimi zainteresowanymi stronami. Dorobek lotnictwa sportowego w 35-leciu Polski Ludowej możemy mierzyć zarówno osiągnięciami w dziedzinie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży, jak i wynikami realizacji zadań szkoleniowych na rzecz gospodarki narodowej i obronności kraju, poziomem bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych, rezultatami podstawowego szkolenia i wyczynu lotniczego oraz stopniem popularyzacji wśród młodzieży lotniczych sportów obronnych i wychowania politechnicznego. Nie umniejszając roli i znaczenia osiągniętych wyników w wymienionych powyżej dziedzinach i dyscyplinach działalności stowarzyszenia — korzystając z okazji — chciałbym szerzej i bardziej konkretnie omówić te istotne kierunki działalności Aeroklubu PRL, które z każdym rokiem rozwijają się coraz lepiej, służąc sprawie patriotycznego wychowania młodzieży i umacniania obronności kraju.

Do rzędu podstawowych zagadnień i zadań, dotyczących tej problematyki realizowanych przy współudziale Ministerstwa Oświaty i Wychowania, terenowych władz oświatowych, Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, organizacji społecznych i młodzieżowych, jednostek lotnictwa wojskowego, zakładów pracy i instytucji, zaliczyć należy: organizację obozów przysposobienia obronnego i podstawowego szkolenia lotniczego młodzieży; popularyzację wśród młodzieży problematyki wojskowego szkolnictwa zawodowego i realizację zadań rekrutacyjnych na rzecz Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej; organizowanie imprez i zawodów o charakterze lotniczym i obronnym. Tradycyjnie już i systematycznie rozwijaną akcję letnich obozów młodzieżowych, charakteryzującą się coraz większą ilością uczestników i sprawnością organizacyjną, słusznie nazywamy szkołą patriotycznego wychowania przez pracę społeczną, działalność o charakterze lotniczym i obronnym.

W ubiegłym roku, na przykład, bilans naszych wspólnych osiągnięć podsumowaliśmy zorganizowaniem 124 obozów, w których uczestniczyło ponad 6 tysięcy młodzieży szkół ponadpodstawowych. W wyniku realizacji zadań lotniczych przeszkolono podstawowo w ramach akcji obozowej setki pilotów szybowcowych i skoczków spadochronowych, zdobyto ponad 500 odznak sprawności obronnej. Rozszerzono tym samym bazę potencjalnych kandydatów do lotnictwa komunikacyjnego, gospodarczego i wojskowego.

Jakościowo wyższą formę patriotyczno-obronnego wychowania stanowi popularyzacja wśród młodzieży problematyki wojskowego szkolnictwa zawodowego, a szczególnie rekrutacja kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Należy stwierdzić, że osiąganiu coraz lepszych wyników w realizacji zadań na rzecz wojskowego szkolnictwa zawodowego towarzyszy dobra atmosfera i organizacja współpracy między Aeroklubem PRL, a jednostkami lotnictwa wojskowego. Nowym impulsem rozwinięcia tej współpracy i roboczej wymiany doświadczeń będą przeprowadzone z okazji 35-lecia PRL, 35-lecia LLP i 60-lecia Aeroklubu Polskiego spotkania dowództwa patronujących jednostek lotnictwa wojskowego z kierowniczą kadrą aeroklubów regionalnych.

SKRZYDLATA: — Rok bieżący jest dla naszego lotnictwa sportowego jubileuszem 60-lecia Aeroklubu Polskiego. Jak wiemy, w działalności stowarzyszenia znalazło to specjalne akcenty, podobnie jak półwiekowe jubileusze kilku najstarszych aeroklubów.

PREZES: — Lotnictwo sportowe pragnie godnie uczcić 35-lecie PRL, 35-lecie LLP i swoje 60-lecie. Dlatego też Zarząd Główny podjął w tej sprawie w lutym br. specjalną uchwałę. Przewiduje ona szeroki i bezpośredni udział kadry i aktywu społecznego APRL w popularyzacji osiągnięć Polski Ludowej, bojowych tradycji i aktualnej roli LLP, wkładu APRL w wychowanie młodzieży oraz umacnianie obronności kraju. Efektem tej pracy powinno być rozszerzenie wpływu APRL na młodzież pracującą i szkolną, zapewnienie większej liczbie młodzieży możliwości latania i rozwijania zainteresowań politechnicznych. Chcielibyśmy, by to był nasz skromny prezent dla młodzieży z okazji Międzynarodowego Roku Dziecka.

Dla stworzenia moralnych bodźców do rozwijania tej działalności ogłosiliśmy konkurs na najlepszy aeroklub w dziedzinie patriotycznego wychowania młodzieży. Cały szereg imprez lotniczych odbędzie się pod hasłami tych rocznic lub dla ich uświetnienia, m.in. w lipcu odbędą się Spadochronowe Mistrzostwa Polski w Lublinie — mieście PKWN, czy w sierpniu Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Państw Socjalistycznych w Poznaniu. Obok kilkunastu centralnych i międzynarodowych imprez lotniczych. aerokluby-jubilaci organizują szereg własnych regionalnych imprez. Na tę okoliczność Zarząd Główny zdecydował odbyć sesję wyjazdową w Łodzi, poświęconą omówieniu działalności tamtejszego aeroklubu, obchodzącego swoje 50-lecie oraz okolicznościowe posiedzenia Prezydium ZG w Lublinie i Poznaniu poświęcone omówieniu działalności tych aeroklubów-jubilatów. Aeroklub Poznański będzie gospodarzem centralnych uroczystości 60-lecia Aeroklubu Polskiego, gdyż on jest w prostej linii spadkobiercą tej patriotycznej tradycji.

SKRZYDLATA: — Panie Generale, zaczęliśmy naszą rozmowę od pytania osobistego i takimż chcemy ją zakończyć: Co jest stałą Pana troską w kierowaniu na bieżąco pracą Aeroklubu PRL?

PREZES: — Najkrócej powiedziałbym — dyscyplina. Przestrzeganie ustalonych norm i zasad na wszystkich odcinkach naszej działalności — w szkoleniu lotniczym i spadochronowym, w technicznej obsłudze sprzętu i w organizacji zawodów, w pracy wychowawczej i biurowej. Postawy ludzi, to jedna strona zagadnienia. Druga, to ich umiejętności, które wymagają ciągłego doskonalenia, takie jak: nawyki dobrej organizacji pracy, metodyki szkolenia, pedagogiczne zasady wychowania. Praca z ludźmi i konsekwentne wymagania od ludzi. Inaczej mówiąc stawka na ludzi. Oto moja dewiza.

SKRZYDLATA: — Dziękujemy za rozmowę.

Zdjęcia: B. Koszewski

STATYSTYKA 35 lecia

SPORTOWCY I DZIAŁACZE PRL WYRÓŻNIENI PRZEZ MIĘDZYNARODOWĄ FEDERACJĘ LOTNICZĄ (FAI)

MEDALE LILIENTHAL'A otrzymali:
Pelagia Majewska (1960), Edward Makula (1965), Jan Wróblewski (1972), Adela Dankowska (1975).

DYPLOMY im. MONTGOLFIER'A otrzymali:
Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik (1960).

DYPLOMY im. PAUL'A TISSANDIER'A otrzymali:

1958: Adam Dziurzyński
1959: Zbigniew Burzyński, Włodzimierz Humen, Leopold Kwiatkowski
1960: Antoni Matheus, Edward Peterek, Wiktor Leja
1961: Irena Zabiełło, Stanisław Michniewski, Władysław Parczewski
1962: Jan Frey-Bielecki, Adam Zientek, Władysław Janica
1963: Jan Zwierzyński, Jan Czarnecki, Bogumił Szuba
1964: Henryk Górka, Jan Antoniszczak, Jerzy R. Konieczny
1965: Stefan Antosiewicz, Krzysztof Donigiewicz, Zygmunt Franaszczuk
1966: Czesław Mankiewicz, Józef Olszewski, Zdzisław Reguła
1967: Władysław Okarmus, Julian Bojanowski, Antoni Chojcan
1968: Tadeusz Rejniak, Władysław Nowakowski, Stanisław Fedyszyn
1969: Roman Jaworowski, Czesław Łojko, Mieczysław Czempiński
1970: Wacław Kornaszewski, Jerzy Świątek, Sławomir Kwiatkowski
1971: Andrzej Abłamowicz, Julian Burdzel, Józef Dankowski
1972: Ryszard Witkowski, Jerzy Rybarski, Jan Bryniarski
1973: Urszula Śliwak, Władysław Gawlik, Bolesław Ahl
1974: Jan Jagodzik, Adam Niżnik, Józef Sitarski
1975: Bohdan Jancelewicz, Józef Kowalski, Jan Bury
1976: Władysław Jagiełło, Jerzy Śmielkiewicz, Jan Winczo
1977: Jan Raczkowski, Walenty Hardt
1978: Adam Kurbiel, Jerzy Osiński
1979: Zdzisław Dudzik, Zbigniew Chodorowski

DZIAŁALNOŚĆ SZKOLENIOWO-SPORTOWA AEROKLUBÓW W PRL

Rok	Ilość aeroklubów	Ilość godzin lotu na: samolotach	Ilość godzin lotu na: szybowcach	Ilość skoków spadochronowych
1946	24	3 590	320	—
1947	25	6 417	689	257
1948	25	6 457	1 633	304
1949	25	8 765	12 222	542
1950	25	20 685	17 581	906
1951	23	18 100	15 381	2 034
1952	24	18 078	13 077	2 975
1953	21	26 994	16 822	3 650
1954	21	27 358	18 691	4 255
1955	22	30 617	17 186	6 754
1956	23	35 896	27 465	8 000
1957	35	41 238	31 660	11 039
1958	35	45 083	39 056	12 305
1959	35	56 330	57 531	16 661
1960	35	46 332	43 659	17 626
1961	35	55 354	63 912	20 272
1962	35	44 396	64 721	17 824
1963	36	38 904	59 556	17 415
1964	36	33 056	52 136	19 077
1965	36	28 474	38 400	21 581
1966	36	33 742	45 025	28 706
1967	36	33 380	48 608	36 279
1968	37	25 681	45 376	36 666
1969	37	27 757	52 300	38 627
1970	37	30 115	50 558	39 765
1971	37	30 710	57 700	47 052
1972	38	32 560	55 881	50 988
1973	39	37 411	68 455	54 899
1974	39	34 671	53 108	63 572
1975	39	41 668	79 464	70 328
1976	42	36 844	84 434	66 272
1977	42	41 972	66 079	67 885
1978	42	45 489	74 000	70 597
RAZEM:		1 044 124	1 372 686	855 113

1

2

3

15 maja, godz. 9.50, lotnisko międzynarodowe Okęcie w Warszawie — **Hieronim Kosmowski i autor niniejszego** czekają niecierpliwie na **Stefana Maknego,** trzeciego członka ekipy polskiej na **Międzynarodowe Zawody Balonowe o Puchar Gordon Bennetta,** które mają być rozegrane w dniach **21—29 maja br.** w Long Beach w USA. Samolot PLL LOT do Nowego Jorku odlatuje za 40 minut, a my odbieramy jeszcze ostatnie dokumenty — ubezpieczenie załogi i balonu. Po chwili zjawia się Stefan Makne, z materiałami reklamowymi **Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu,** głównego sponsora naszej wyprawy, która do dnia wylotu wisiała na przysłowiowym włosku. Jako ostatni wchodzimy na pokład Kopernika. Po chwili start i jesteśmy w powietrzu — a więc, mimo niezliczonych problemów, wyprawa na najważniejsze zawody balonowe doszła do skutku.

Informację o możliwościach wznowienia zawodów Gordon Bennetta otrzymał Aeroklub PRL w grudniu 1978 r. w przesłanym przez dr. Toma Heinsheimera (przedstawiciel Aeroklubu USA) zaproszeniu Aeroklubu PRL do udziału w zawodach. Było w nim wiele ciepłych słów pod adresem Polski jako ostatniego zwycięzcy zawodów Gordon Bennetta oraz niezbyt precyzyjny regulamin zawodów i pewne zobowiązania finansowe organizatorów wobec załogi z kontynentu europejskiego. Aeroklub PRL przystąpił do przygotowań do zawodów od... budowy balonu, gdyż organizator wyznaczył limit pojemnościowy balonu początkowo do 1 000 m³, później — 1 300 m³. Dzięki wysiłkom i własnemu zaangażowaniu Stefana Maknego i Hieronima Kosmowskiego, w ciągu 4 miesięcy powstał nowy balon Polonez. Nie było to łatwe zadanie, by w ciągu tak krótkiego czasu znaleźć sponsora, wykonawcę oraz zbudować balon. Jeszcze tydzień przed odlotem nikt w APRL nie marzył, by udało się zbudować balon w terminie. A jednak Stefan i Hirek dotrzymali słowa — dzień przed odlotem do USA balon był gotowy.

Kolejnym problemem były kwestie finansowe — na początku kwietnia otrzymaliśmy od dyrektora zawodów dr. T. Heinsheimera pismo, w którym USA wycofała się z wszelkich zobowiązań finansowych. Wydawało się, że tym razem, z uwagi na bardzo krótki termin, jest to problem nie do przezwyciężenia. Dzięki jednak wyrozumiałości i życzliwości dyrekcji Zjednoczenia Polmo oraz Towarzystwa Łączności z Polonią Zagraniczną Polonia, w przeddzień wylotu dysponowaliśmy już niezbędną kwotą dewizową. Wizy oraz bilety PLL LOT otrzymaliśmy także w przeddzień wylotu. A więc jednak lecimy. Nie było już czasu powiadomić organizatorów oraz placówek polskich w USA o dacie naszego przylotu.

O godz. 15.30 lądujemy na lotnisku J. F. Kennedy w Nowym Jorku. Dzwonimy do Konsulatu Generalnego PRL oraz przedstawiciela LOTU, prosząc o pomoc przy organizowaniu naszego transportu z Nowego Jorku do Los Angeles oraz odprawy celnej balonu. Są zaskoczeni naszym niespodziewanym przylotem. Otrzymujemy jednak niezbędną pomoc i po 2 dniach lecimy już, wraz z balonem, samolotem rejsowym World Airways za jedne 400 dolarów do Los Angeles (nie do uwierzenia, gdyż przeciętna cena za taki przelot wynosi ok. 1 000 dolarów).

Znów 15.30 — tym razem lotnisko w Los Angeles. Po krótkich poszukiwaniach numeru telefonu dzwonimy do organizatorów.

— Dr Alberto Samuelson, sekretarz zawodów... kto mówi? Czempiński z Polski? My nic nie wiemy, czy Polacy przylecą, nie odpowiadają na nasze listy.

— Ale my już jesteśmy w Los Angeles, na lotnisku...

Cisza w słuchawce, a potem krzyk radości:

— Za chwilę po was będziemy.

Po pół godzinie zjawia się dr Heinsheimer — cieszy się ogromnie z naszego przyjazdu, gdyż do naszego przylotu nie miał potwierdzenia naszego udziału. Wyjaśniamy szereg spraw, które utkwiły gdzieś na drodze pocztowej między USA i PRL. Mamy kłopoty z transportem balonu — Los Angeles przeżywa poważne kłopoty z benzyną. Ciężarówkę udaje się nam zorganizować dopiero po kilku godzinach. Późną nocą udajemy się wreszcie na spoczynek — jesteśmy wyczerpani zmianą czasu i licznymi problemami, które musieliśmy pokonywać w ostatnim czasie.

Przez następne dni zajęci jesteśmy przygotowaniem balonu do startu — organizujemy radio, odzież i żywność na wypadek lądowania na pustyni, zapoznajemy się z rejonem startu, przypuszczalną trasą lotu, warunkami atmosferycznymi oraz uczymy się korzystać za pomocą radia ze stacji meteorologicznych, serwisu lotniczego, procedury naziemnej i powietrznej lotnisk itp. Amerykanie, z którymi się stykamy, są bardzo uczynni i przyjacielscy — starają się pomóc nam przy rozwiązywaniu szeregu problemów. Ekipa nasza cieszy się tutaj dużą popularnością. 3 dni przed startem przykra dla Hirka decyzja — w związku z wymaganą przez organizatorów znajomością języka angielskiego przez załogę (z uwagi na obowiązek łączności radiowej z ziemią) postanowiliśmy, że załogę balonu stanowić będzie Stefan oraz ja.

Zbliża się wreszcie dzień zawodów — na odprawie (która odbyła się dzień wcześniej) przypomniano o wprowadzonym limicie wysokości w zawodach (5 000 m) oraz o konieczności przestrzegania przepisów ruchu w rejonie lotnisk, szczególnie zachowania nakazanych wysokości i wprowadzonej innowacji do zawodów w postaci możliwości wyboru dowolnego momentu startu przez poszczególne balony w okresie od 26.05. godz. 13.00 do 27.05. godz. 18.00. Komunikat meteorologiczny niezbyt zachęcający — rejon na skraju niżu, wiatry słabe, zmienne.

Los Angeles otoczone jest wysokim łańcuchem gór, ok. 3 000—4 500 m. Pokonywanie gór górą może kosztować w ciągu dnia wiele gazu (z uwagi na silną operację słoneczną; za górami rozciąga się pustynia o średniej temperaturze 45°C), stąd niemal wszyscy planują wyjście z kotliny poprzez trzy przełęcze, przy czym najszersza, a zarazem najniższa jest w kierunku niemal wschodnim od miejsca startu. Taktyka lotu ustalona przed startem jest prosta — lecieć z bryzą jak najniżej w kierunku przełęczy (oddalonej o ok. 110 km), by wejście w noc kosztowało nas jak najmniej balastu.

Komunikat południowy w dniu startu zwiastuje nadejście w dniu następnym frontu chłodnego oraz silniejsze wiatry w kierunku wschodnim. Decydujemy się zatem czekać do dnia następnego.

Tymczasem inne balony kończą przygotowania do startu; kilkadziesiąt tysięcy ludzi czyni nieco zamieszania chodząc wokół balonów, zbierając autografy pilotów, dotykając powłok, koszy, sprzętu. Dwie orkiestry rozrywkowe grają jakieś melodie. Prasa, radio, telewizja. W ogromnym zgiełku giną komunikaty organizatorów. Panuje ogólny nastrój zabawy. O 14.20 startuje pierwszy balon — to znane małżeństwo Krauer ze Szwajcarii. Następnie, w niewielkich odstępach czasu, startuje kolejno pięć balonów. Tysiące ludzi pędzi z jednego krańca pola startowego na drugi, tratując po drodze nasz balon, który znajduje się akurat na środku. Organizator nie panuje nad sytuacją, zbyt słabo zabezpieczone jest pole startu. Nasze głosy giną w ogólnym zgiełku. Zawodnicy USA, którzy z uwagi na wyjątkowo lekką konstrukcję balonu uchodzą za faworytów, czekają także do dnia następnego.

Na drugi dzień wcześnie rano jesteśmy już na polu startowym i napełniamy balon. Wiemy już, że ostatni z 6 wczorajszych balonów lądował o godz. 4.00, tuż za przełęczą na pustyni, z powodu braku balastu. Różnica temperatur między dniem i nocą jest olbrzymia, ok. 35°C, to kosztuje sporo balastu. Kilka minut po 9.00 startuje ogólny faworyt imprezy — Ben Abruzzo i Maxie Anderson na balonie Double Eagle III. Ich przezroczysty balon plastykowy budzi szerokie zainteresowanie. Będą lecieć ok. 50 godzin, by zwyciężyć (pokonując dystans ok. 1 070 km). 40 minut później mamy wypełnioną powłokę i szykujemy się do startu. 1,5 godziny później stwierdzamy, że z balonu ucieka gaz. Stefan zagląda od środka do powłoki — wychodzi zrozpaczony, w powłoce pełno dziur. Decydujemy się na klejenie. Ciężka i trudna operacja, gdyż z zewnątrz dziur nie widać. Dziury powstały podczas przechodzenia ludzi po powłoce. Organizator przeprasza za słabe zabezpieczenie, zapewnia ponowne bepłatne napełnienie balonu helem, ale to nie przywróci nam sprawności balonu. Kleimy. Tymczasem kolejne balony unoszą się w powietrze. Około południa dowiadujemy się, że ktoś strzelał z ziemi do balonu Anglików (na szczęście nie trafił). Wiatr spycha balony na międzynarodowe lotnisko Los Angeles. Wielkie odrzutowce wykonują slalomy między balonami. Wiatru prawie nie ma. O 15.30 organizator wstrzymuje start ostatnich balonów Rosie z USA i Poloneza. FAA zawiesza dalsze w tym

GROMOSŁAW CZEMPIŃSKI — **Korespondencja z USA**

POLONEZ

dniu loty balonów. Cieszymy się — mamy dodatkowo kilka godzin na łatanie Poloneza. Wieczorem studiujemy prognozę pogody (nawiasem mówiąc, komunikaty rzadko pokrywały się z rzeczywistością). Double Eagle ciągle nad oceanem (a więc w kierunku przeciwnym niż planował), ale złapał już kontakt z frontem. Pozostałe balony lądują w rejonie Los Angeles, z powodu bardzo słabego wiatru o zmiennych kierunkach.

Trzeciego dnia zawodów w polu startowym przed Queen Mary w Long Beach stoją już tylko 2 balony — Polonez i Rosie. Dziury załatane — było ich około 70. O 14.00 organizator zezwala na start pod warunkiem jednak, że w rejonie Los Angeles będziemy lecieć na wysokości ponad 2 000 m. Trudno, nie mamy wyboru. Pierwszy startuje Rosie — mimo nakazu wysokości leci na wysokości ok. 300 m, wykorzystując silną bryzę w kierunku wschodnim. My startujemy ok. 14.20, żegnani ogromnymi brawami za upór — nie wierzono, byśmy zdołali pokleić balon. Tuż po starcie próbuję nawiązać kontakt z wieżą kontrolną w Long Beach. Niestety — radio przestało działać. Sprawdzałem je kilka razy — ostatnio tuż przed startem. Wszystko było OK. To nas nieco deprymuje. Znad oceanu nadciągają chmury, które powoli przykrywają ziemię. Bez radiokompasu nawigacja jest beznadziejna. Stefan próbuje się namierzać na odległe o 100 km wierzchołki gór wystające z chmur — w ten sposób prowizorycznie ustalamy nasze położenie. Wiatr znosi nas, niestety w kierunku przeciwnym niż w komunikacie, na ocean. Balon zatrzymał się na 1 600 m. Inwersja. Sypiemy piach — kilka garstek, potem pół worka, wreszcie cały — balon ociężale wzniósł się o 100 m. Odczekujemy chwilę i znowu cały worek — znów tylko 100 m. Dopiero na 2 100 m przebijamy inwersję. Na wysokości ok. 2 500 m łapiemy wreszcie upragniony kierunek wiatru — na wschód. Po ok. 2 godzinach mijamy na trawersie miejsce startu.

— Jeżeli w tym tempie będziemy lecieć dalej, to może jutro miniemy zabudowania Los Angeles — zażartował Stefan.

Rzucamy papier, by zorientować się o sile i kierunku wiatru. Pełne pokrycie utrudnia jednak właściwą ocenę sytuacji. Wokół nas od około godziny krąży samolot. Próbujemy pokazać mu, że nic nie słyszymy i chcemy nawiązać kontakt radiem awaryjnym, wojskowym (mały, podręczny radioodbiornik o 2 kanałach), ale bez skutku. Samolot ten towarzyszyć nam będzie przez 4 godziny (później dowiedzieliśmy się, że organizator domyślił się naszych kłopotów z radiem i wysłał samolot, by znać nasze położenie). Po 2 godzinach próby naprawy radia — poddajemy się. Chwilę potem spostrzegamy, że nasz „ekran radarowy" (transponder) także nie działa (zgasła lampa kontrolna). Nic nie mówimy, obaj bowiem zdajemy sobie sprawę, że w tych warunkach, przy pełnym zachmurzeniu, bezksiężycowej nocy i braku radiokompasu nasz lot nocny jest tylko marzeniem. Wszystko zależy od tego, ile stracimy balastu przy wejściu w noc.

O 9.00 robi się już chłodno, temperatura powietrza opada bardzo szybko. Pozwalamy, by balon opadł z 3 000 m na 2 500 m. Zaczynamy sypać balast. Niżej jest słabszy wiatr, wiejący do tego bardziej w stronę oceanu. 20.00 — temperatura ciągle spada — wkładamy ciepłe kurtki. Sypiemy balast. Jesteśmy w smutnym nastroju — nic nie mówimy, ale obaj zdajemy sobie sprawę, że lot nocny staje się coraz mniej prawdopodobny. Ciągle sypiemy balast, by nie dopuścić do opadania balonu. Około 20.30 z 30 worków piasku, które mieliśmy przy starcie, mamy jeszcze ok. 16, a balon wciąż chce zejść niżej.

Stefan pyta co robić w tej sytuacji — czy mimo awarii radiokompasu ryzykować wejście w noc i lądowanie w nocy w górach (wiemy już, że o przetrwaniu nocy nie ma mowy) czy też decydować się na lądowanie?

Pytanie retoryczne — wiemy, że nie walczymy już o zwycięstwo. Z ciężkim sercem pozwalamy na opadanie balonu, sypiemy piasek, by nie przekroczyć opadania 1 m/s.

Włączam radio awaryjne. Przez 15 minut nadajemy sygnał emergency. Chcemy zyskać połączenie przed wejściem w chmury, gdyż co chwilę widzimy na kierunku naszego lotu samoloty różnej wielkości przebijające chmury w górę i w dół. Zatem jesteśmy w pobliżu jakiegoś lotniska. Według namiarów Stefka, zrobionych tuż przed zmrokiem, powinniśmy być nad Santa Anna. Tuż przed wejściem w chmury, 200 m pod nami, widzimy Boeinga 707 schodzącego do lądowania, zanurzającego się w chmury.

Jestem trochę przestraszony. Zdaję sobie sprawę z konsekwencji wejścia w chmury bez łączności radiowej, na ścieżce schodzenia samolotów. Około 100 m nad chmurami udało nam się wreszcie uzyskać łączność z wieżą w Santa Anna. Podaję wysokość i przypuszczalne położenie oraz nasze zamiary. Jestem trochę podenerwowany, mówiąc do wieży o schodzącym Boeingu. Spokojny głos wieży uspakaja mnie. Co minutę podajemy wysokość. Chmury są cienkie, ok. 300 m, więc po chwili widzimy ziemię. Morze świateł. Wiemy już, że to Santa Anna — jest godz. 21.00. Mamy jeszcze 11 worków piasku. Balon wyhamowujemy na 500 m. Lecimy wzdłuż autostrady, na północ. Po ok. 10 min przylatuje do nas śmigłowiec policyjny. Po kilku okrążeniach leci przed nami wyszukując „szperaczami" pola, nadające się do lądowania, wśród zabudowań. Niestety, wszystko na trawersie lotu. Na ziemi spostrzegamy kolumnę samochodów policyjnych, karetki pogotowia, straży pożarnej, podążające w kierunku lotu. Każde wskazane reflektorem miejsce na ziemi natychmiast obstawiają dookoła, rzucając światła reflektorów na pole. My tymczasem lecimy spokojnie dalej, oświadczając wieży, że lądować będziemy poza miastem. Lecimy w stronę gór. Zastanawiamy się, czy lecieć dłużej — mamy przecież 11 worków balastu. Jest „dopiero" 21.30. Moglibyśmy lecieć jeszcze ok. 3 godzin. Zwyciężył jednak rozsądek. Na wzgórzach Stefan dostrzega skrawek pola wolnego od zabudowań i linii wysokiego napięcia. Ciągnie klapę — tuż przed ziemią rozrywam rozrywacz. Lądowanie jest miękkie. Stoimy w miejscu — 5 m od polnej drogi. Śmigłowiec ląduje na wzgorzu obok. Po 3 min słyszymy głos policjanta:

— Jak się masz, dobrze?

Okazało się, że był to policjant polskiego pochodzenia, nazywa się Winnicki, pochodzi z okolic Detroit. 10 minut później jest szeryf, miejscowa prasa, właściciel pola i Hirek Kosmowski z grupą naziemną.

Opowiadaniom nie ma końca. Wracamy do Los Angeles. Przelecieliśmy ok. 60 mil. Niezbyt to imponująca odległość na ponad 7 godzin lotu, ale inni mieli jeszcze mniej szczęścia niż my, lądowali w centrum Los Angeles (m. in. załoga RFN na dachu jakiegoś budynku). Dowiedzieliśmy się także, skąd nagle znalazł się przy nas śmigłowiec oraz straż pożarna, karetki pogotowia, wozy policji. Otóż, gdy wieża kontrolna w Santa Anna przekazała do organizatorów nasze położenie oraz że schodzimy w dół, dr Heisnheimer był przekonany, że nie mamy już balastu i że w związku z tym będziemy lądować w centrum Santa Anna. Stąd podjął decyzję pełnej asekuracji na wypadek, gdybyśmy wylądowali niezbyt szczęśliwie.

Następnego dnia wieczorem odbyło się uroczyste zakończenie zawodów w Sali Wielkiej Queen Mary. Przemówienia, pamiątkowe pucharki, podziękowania itp. Szczególnie uhonorowany został dr **Tom Heinsheimer**, inicjator i główny organizator zawodów. To dzięki niemu po raz pierwszy od 41 lat zostały wznowione zawody Gordon Bennetta. Okazało się, że mimo iż balony na ogrzane powietrze biją rekordy popularności w USA, to jednak tradycyjne balony gazowe mają ciągle wielu zwolenników oraz że uroki lotów balonów wolnych nie mają sobie równych.

Polska załoga została wyróżniona specjalną nagrodą dla **Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu**, ufundowaną przez Izbę Handlową Long Beach, za wysiłek organizacyjny w zbudowaniu i przygotowaniu do zawodów balonu Polonez w tak krótkim terminie. Poza tym zamykając zawody dr Heinsheimer opowiedział zebranym historię naszego lotu, uznając ją za najciekawszą i najbardziej romantyczną.

Na zakończenie tego ekspresowego sprawozdania z zawodów (szerzej o zawodach napisze Stefan Makne) chciałbym podzielić się kilkoma refleksjami:

1. Zawody udały się pod względem organizacyjnym, natomiast niezbyt pod względem sportowym. Moim zdaniem niezbyt fortunnie został dobrany termin zawodów, gdyż w maju wieją tu bardzo słabe, o zmiennych kierunkach wiatry, stąd tylko właściwie 2 balony uzyskały liczącą się odległość, pozostałe natomiast lądowały w promieniu 100 km.

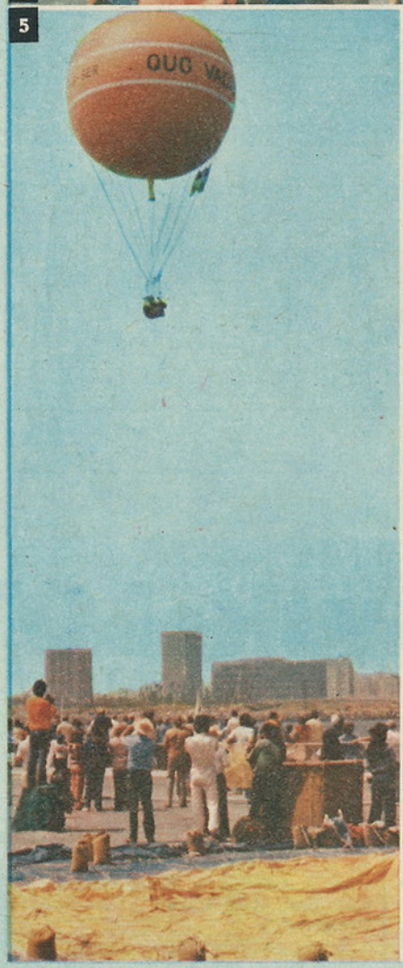
2. W technologii budowy balonów nastąpił zasadniczy zwrot w kierunku powłok lżejszych — plastykowych i nylonowych. Takie balony pokazały Stany Zjednoczone, które zajęły 3 pierwsze miejsca (balony USA były lżejsze o ok. 100—200 kg od tradycyjnych, europejskich).

3. Mimo 8 miejsca naszej załogi, oceniam wyprawę za udaną ze względu na bogate doświadczenie zebrane w czasie zawodów.

Myślę, że nawet dysponując nowoczesnym sprzętem trudno byłoby nam wygrać zawody nie znając tzw. mikroklimatu Los Angeles. Przyszłe zawody mają zostać rozegrane także w Long Beach, zatem nasze uwagi mogą być pomocne w czasie ewentualnej kolejnej wyprawy do USA.

Chciałbym także, korzystając z okazji, podziękować serdecznie sekretarzowi Generalnemu APRL płk. **Stanisławowi Wdowczykowi** oraz **Januszowi Krasickiemu** za pomoc, bez której pierwsza po II wojnie światowej wyprawa załogi polskiej na zawody Gordon Bennetta nie doszłaby do skutku. Oni od początku wierzyli, że mimo krótkiego terminu zdołamy przygotować balon i załogę na zawody.

4


5

6

7

WYNIKI ZAWODÓW:

1. **Ben Abruzzo, Maxie Anderson** — balon Double Eagle III (USA) — 670 mil.
2. **Dewey Reinhard, Joe Kittinger** (USA) — 300 mil.
3. **Ed Yost, Bob Snow** — Rosie O'Grady (USA) — 170 mil.
4. **Ernst Eselin, Wezner Pfenninger** — Quo Vadis (Szwajcaria) — 110 mil.
8. **Stefan Makne, Gromosław Czempiński** — Polonez — 60 mil.

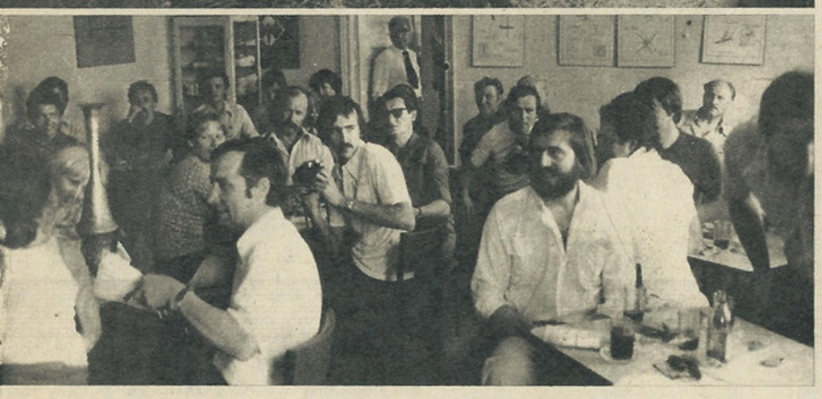
W konkursie startowało 18 załóg z 15 państw.

NA ZDJĘCIACH:

1. **Balony na starcie nowego Gordon-Bennetta w Long Beach w Kalifornii. Na pierwszym planie balon Belgów.**
2. **Startują Anglicy.**
3. **Ciężarówki z helem, którym były napełniane balony. Pierwszy — balon francuski, w głębi — szwajcarski.**
4. **Odważanie balonu — chwila przed startem.**
5. **Startuje kolejny balon szwajcarski, Quo Vadis. Na ziemi — przygotowana do napełnienia gazem powłoka balonu RFN.**
6. **Balon reprezentantów Włoch.**
7. **Zwycięzcy tegorocznych zawodów o Puchar Gordon Bennetta, Amerykanie Ben Abruzzo i Maxie Anderson.**

Zdjęcia: GROMOSŁAW CZEMPIŃSKI (4) i ANDRZEJ KANIGOWSKI (3)

NAD LOS ANGELES



Witold Świadek, Edward Popiołek (zwycięzca zawodów), Andrzej Korzeniowski i Jan Baran, czołowi piloci, oprócz Krzysztofa Lenartowicza, XX Lotu Południowo-Zachodniej Polski. Dwaj pierwsi i Krzysztof Lenartowicz stanowią reprezentację Polski na mistrzostwa świata w Kanadzie, dwaj pozostali są zawodnikami rezerwowymi. Niżej: Zawodnicy podczas odprawy przed kolejną konkurencją zawodów im. Franciszka Żwirki.

Zdjęcia: WIESŁAW KSIĄŻEK

krakowski LOT do St. Hubert

Jubileuszowy XX Lot Południowo - Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki rozegrano w Krakowie w rekordowo krótkim czasie, od 31 maja do 2 czerwca 1979 r. Do zawodów zgłosiło się 28 pilotów, ale na starcie w pierwszym dniu zawodów swą sportową przynależność potwierdziło 21 pilotów z 15 aeroklubów na samolotach PZL-101 Gawron, PZL-104 Wilga i Zlin-42. Nie zabrakło naszej czołówki rajdowej. Wśród dziewięciu kadrowiczów znaleźli się potencjalni reprezentanci kraju na III Samolotowe Mistrzostwa Świata Samolotów Lekkich w St. Hubert w Kanadzie. Zgodnie z planem przygotowań, miała to być ostateczna próba w warunkach zawodniczych przed podjęciem decyzji o składzie reprezentacji Polski na wspomniane mistrzostwa świata. Regulamin imprezy przewidywał przeprowadzenie czterech konkurencji. Zapowiadało to gorącą, sportową walkę, co w warunkach rzeczywiście upalnych dni nie było łatwe zarówno dla zawodników jak i organizatorów.

Pierwszą konkurencję zapoczątkowała próba obliczenia nawigacyjnego planu lotu. W godzinę później pierwszy samolot zawodniczy wystartował do próby nawigacyjnej i rozpoznania lotniczego na trasie: Pobiednik — Niedzieliska — Nowy Sącz — Lubień — Siedlec — Pobiednik, razem 201,5 km. Konkurencję kończyła próba lądowania normalnego na celność, z możliwością użycia gazu i klap. Nikt nie spodziewał się, że już pierwsza konkurencja zawodów wyłoni zwycięzców, którzy będą mieć ostatnie słowo na zakończenie imprezy. Pierwsza trójka I konkurencji to: **Edward Popiołek** z Aeroklubu Krakowskiego — 5,10 pkt; **Krzysztof Lenartowicz** z Aeroklubu Krakowskiego — 6,90 pkt; **Jan Baran** z Aeroklubu Rzeszowskiego — 11,4 pkt.

Tego samego dnia, po krótkim odpoczynku, zawodnicy wystartowali do drugiej konkurencji, na którą złożyły się: próba nawigacyjna, próba rozpoznania i próba lądowania normalnego na celność — bez próby obliczeniowej. Trasa lotu ponownie poprowadziła pilotów w piękny, górzysty rejon na południe od Krakowa i wynosiła 199 km. Zwycięzcami drugiej konkurencji zostali **Krzysztof Lenartowicz** i **Edward Popiołek** po — 3,15 pkt. Trzeci był **Stanisław Babiarz** (Aeroklub Ostrowski) — 4,65 pkt.

Uzyskana punktacja minusowa przez najlepszych zawodników w tym dniu, w dwóch konkurencjach, była rewelacyjna. Wykonano siedem prób regulaminowych, w tym dwie nawigacyjne, których trasy prowadziły w trudnym terenie górskim, po łukach krzywek, przy tolerancji 5 s na wszystkich punktach kontroli czasu i do tego w próbie rozpoznania zawodnicy mieli zidentyfikować po 12 obiektów i znaków. Takich wyników należałoby sobie życzyć w mistrzostwach świata.

1 czerwca powtórzono zadanie z dnia poprzedniego. Wykonano dwie konkurencje. Pierwsza składała się z czterech prób, następna z trzech — bez próby obliczeniowej. Trasy lotu tym razem pozwoliły zawodnikom na zapoznanie się z północnym rejonem od Krakowa, co przy niedokładności naszych map przysporzyło trochę kłopotów nawigacyjnych mniej doświadczonym pilotom.

Po wykonaniu nawigacyjnego planu lotu, trzecia próba nawigacyjna połączona z rozpoznaniem 13 obiektów i znaków prowadziła łukami krzywek z Pobiednika przez Wodzisław — Młyny — Ujście i miała łączną długość 176 km. Konkurencję zakończyła próba precyzyjnego lądowania na celność bez gazu z wysokości 300 m. W tej konkurencji sukces odnieśli: **Jan Baran** z Aeroklubu Rzeszowskiego — 18,00 pkt, **Edward Popiołek** z Aeroklubu Krakowskiego — 22,80 pkt i **Andrzej Korzeniowski** z Aeroklubu Pomorskiego — 27,30 pkt.

Były to wyniki gorsze niż w dniu poprzednim. Złożyło się na to: mniej precyzyjny lot po trasie pod względem regularności, gorsze wyniki w rozpoznaniu (trudniejsze obiekty) i trudna próba lądowania precyzyjnego bez gazu.

W godzinach popołudniowych piloci wystartowali do ostatniej, czwartej konkurencji zawodów. Trasa lotu po łukach krzywki o długości 176 km prowadził przez Balice — Pińczów — Kozłów i Klonów do Pobiednika. W próbie rozpoznania zawodnicy mieli odszukać 14 obiektów i znaków. Konkurencję kończyła próba lądowania na celność bez gazu, z wysokości 300 m. Konkurencja przyniosła ponowny sukces **Janowi Baranowi** — 12,30 pkt, przed **Witoldem Świadkiem** — 15,00 pkt i **Krzysztofem Lenartowiczem** — 15,75 pkt. Wyniki czwartej konkurencji nie przyniosły jednak zmian w ścisłej czołówce.

Zwycięzcą XX Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki został pilot Aeroklubu Krakowskiego EDWARD POPIOŁEK — 47,55 pkt. Przewaga punktów uzyskana w pierwszej i drugiej konkurencji pozwoliła mu na utrzymanie prowadzenia ogólnego we wszystkich konkurencjach. Na drugim miejscu uplasował się **KRZYSZTOF LENARTOWICZ (Aeroklub Krakowski) — 58,95 pkt.** Od pierwszej konkurencji utrzymywał on drugą pozycję aż do zakończenia zawodów. **JAN BARAN z Aeroklubu Rzeszowskiego,** pomimo zwycięstwa w trzeciej i czwartej konkurencji, nie mógł już nadrobić minimalnej różnicy w punktacji i zajął trzecie miejsce w zawodach, mając — 78,15 pkt. Na czwartym miejscu znalazł się **WITOLD ŚWIADEK z Aeroklubu Rzeszowskiego z 84,40 pkt.**

Uzyskane miejsca w zawodach przez poszczególnych pilotów pokazuje załączona niżej tabela wyników. Dziewięć pierwszych miejsc zajęli zdecydowanie członkowie samolotowej kadry narodowej i doświadczony STANISŁAW BABIARZ z Aeroklubu Ostrowskiego. Na dalszych pozycjach widać coraz większą różnicę w punktacji. Potwierdza to fakt, że członkowie kadry byli lepiej przygotowani do zawodów i lepiej dostosowali się do wymagań nowego regulaminu mistrzostw świata.

Gospodarze tej pięknej imprezy, pracownicy Aeroklubu Krakowskiego, mogą mieć satysfakcję z przeprowadzonych zawodów. Przebiegały one sprawnie i bezpiecznie. Pomimo trudności organizacyjnych — dalekie dojazdy na miejsce zakwaterowania i wyżywienia — w czasie trzech dni zrealizowano całość imprezy przy minimalnych kosztach. Uśmiech i serdeczność towarzyszyły zawodnikom w czasie pracowitych i upalnych dni. Jest to niewątpliwie zasługą kierownika zawodów **Jana Bryniarskiego,** szefa technicznego **Bronisława Zawickiego** i szefa propagandy zawodów **Krystyny Szymańskiej.** Na wyróżnienie zasługuje również praca komisji sędziowskiej ze **Stanisławem Należytym** i **Jerzym Gąsiorowskim** na czele oraz kierownictwa lotów z **Tadeuszem Weidlem.** Niech przeżycia sportowe i zadowolenie odlatujących pilotów będą najlepszym podziękowaniem za ich trud.

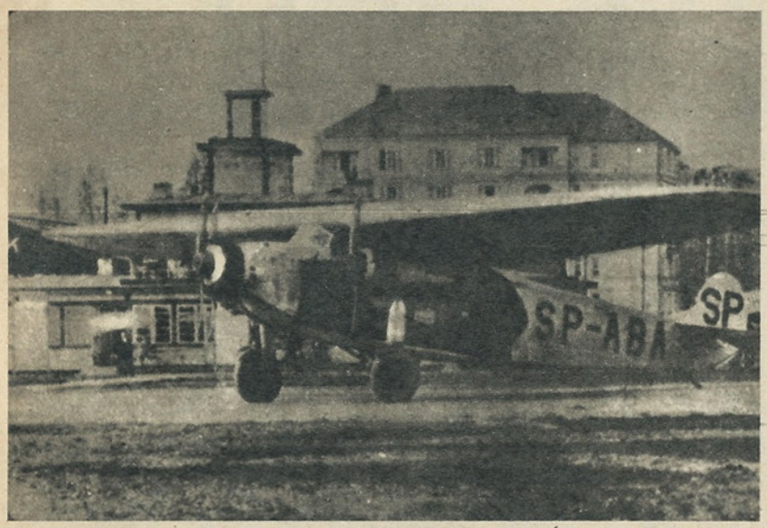
Przy okazji przedstawiamy naszych reprezentantów na III Samolotowe Mistrzostwa Świata Samolotów Lekkich, które rozegrane zostaną w dniach 20—26 sierpnia br. na lotnisku St. Hubert w Montrealu w Kanadzie. Są nimi: KRZYSZTOF LENARTOWICZ i EDWARD POPIOŁEK z Aeroklubu Krakowskiego oraz WITOLD ŚWIADEK z Aeroklubu Rzeszowskiego. Ta znana i znakomita trójka to wielokrotni zwycięzcy zawodów krajowych i zagranicznych, aktualni wicemistrzowie świata oraz kolejni zwycięzcy ostatnich trzech imprez II ligi (K. Lenartowicz wygrał II Krajowy Rzeszowski Zlot Samolotowy a W. Świadek — VI Pomorski Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów). Ich wysoka, stała forma zawodnicza, pracowitość, rzetelne przygotowanie do każdych zawodów i obozów treningowych mogą być przykładem dla naszej młodzieży lotniczej. W dalszych przygotowaniach do mistrzostw świata towarzyszyć im będą piloci rezerwowi: JAN BARAN z Aeroklubu Rzeszowskiego i ANDRZEJ KORZENIOWSKI z Aeroklubu Pomorskiego.

ZDZISŁAW DUDZIK

XX LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FRANCISZKA ŻWIRKI
Kraków ● 30 maja – 2 czerwca 1979 r.

Miejsce	Pilot	Aeroklub	Punkty	Samolot
1.	Edward Popiołek	Kraków	47,55	PZL-104
2.	Krzysztof Lenartowicz	Kraków	58,95	PZL-104
3.	Jan Baran	Rzeszów	78,45	PZL-104
4.	Witold Świadek	Rzeszów	84,40	PZL-104
5.	Andrzej Korzeniowski	Toruń	98,35	PZL-104
6.	Stanisław Babiarz	Ostrów Wlkp.	99,05	PZL-104
7.	Mirosław Gajewski	Kielce	128,41	PZL-104
8.	Mirosława Rachwał	Kraków	145,95	Zlin-42
9.	Marian Wajda	Kraków	159,70	Zlin-42
10.	Alina Kalicka	Piotrków	190,80	Zlin-42
11.	Krzysztof Mucek	Łódź	233,25	Zlin-42
12.	Andrzej Szymański	Gdańsk	270,40	Zlin-42
13.	Leszek Kowalski	Dęblin	335,60	PZL-104
14.	Andrzej Osowski	Częstochowa	354,85	Zlin-42
15.	Stanisław Iwaszko	Białystok	380,00	Zlin-42
16.	Jerzy Pepera	Krosno	398,84	PZL-104
17.	Mieczysław Dziadowicz	Nowy Sącz	482,90	Zlin-42
18.	Tadeusz Banaś	Kraków	551,00	PZL-101
19.	Jerzy Musiał	Wrocław	554,15	Zlin-42
20.	Leszek Żórawski	Elbląg	636,35	Zlin-42
21.	Henryk Sienkiewicz	Katowice	887,30	Zlin-42

LOT nowiny
Nr 206
LIPIEC
1979



z lipcowym świętem

Sięgając pamięcią i wspomnieniami, w roku jubileuszowym 35-lecia Polski Ludowej, do początków odbudowującego się państwa, widać wyraźnie jak ważną rolę w organizowanym na nowo życiu naszego kraju odgrywały problemy transportu. W sytuacji szczególnej – braku taboru samochodowego i zdewastowanego lub zniszczonego sprzętu kolejowego. Koniecznością stało się przejęcie zagadnień transportu lotniczego przez właściwe przedsiębiorstwo. Wymagały tego względy polityczne i gospodarcze. W tym celu powołano w marcu 1945 roku państwowe przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej nawiązując do tradycyjnej nazwy – Polskie Linie Lotnicze LOT.

Pragniemy przedstawić Wam, drodzy Czytelnicy, wspomnienia tych ludzi, którzy rozpoczęli pracę w LOCIE w tamtym pamiętnym okresie i pracują nieprzerwanie do dnia dzisiejszego.

TEDEUSZ RYBKA

Kierownik Działu Rozrachunków Pasażerskich. Data przyjęcia do pracy w PLL LOT – 27.III.1945 r.

Do Warszawy dotarłem piechotą zimą 1945 roku, wraz z setkami powracających do domu warszawiaków. Fakt, że domem nazywaliśmy ruiny pięknego kiedyś miasta, może się dzisiaj wydać nieprawdopodobne, ale wtedy było to najprawdziwsze i realne przede wszystkim.

Ponieważ jeszcze jako student SGH, 2 lata przed wojną, praktykowałem w Wydziale Aerofoto w LOCIE, pracę chciałem rozpocząć tylko w LOCIE.

Na ulicy Wileńskiej, na Pradze, w budynku PKP, pierwszych zgłaszających się do LOTU pracowników przyjmował dyrektor Zieliński. Rozmawiał ze wszystkimi i polecił czekać na zawiadomienie o przyjęciu do pracy. Takie zawiadomienie wkrótce dostałem i rano 27 marca zgłosiłem się do dyrekcji LOTU, która mieściła się już w budynku kina ROMA (dzisiaj jest tutaj Operetka Warszawska) na ulicy Nowogrodzkiej. Baza techniczna mieściła się na Okęciu. Zostałem kierownikiem sekcji przewozów LOTU, a wraz ze mną pracowały 4 osoby. Warunki pracy i mieszkania, bo prawie wszyscy pracownicy administracyjni LOTU mieszkali w ROMIE (ogółem 50 osób), były wyjątkowo prymitywne. Nie tylko nie było na czym siedzieć, ale i na czym leżeć. Świece i karbidówki dawały jedyne oświetlenie. Sypialiśmy po kilka osób w pokojach, które w ciągu dnia były biurami. Pamiętam, że moim sąsiadem był mechanik Krasnodębski, który używał soczystego słownictwa i świetnie palił w „kozie". Wodę do picia przynosiliśmy z kranu publicznego na rogu Nowogrodzkiej i Marszałkowskiej.

W ogóle pierwsze kroki naszego przedsiębiorstwa były trudne. Wszystkie porty lotnicze znajdowały się w stanie kompletnej dewastacji. Nie istniała sieć łączności, brakowało fachowców, sprzętu, cóż mówić o braku mebli biurowych. Znacznie gorzej przedstawiały się problemy personelu latającego. Brakowało pilotów, nawigatorów, mechaników pokładowych, radiooperatorów.

Porty lotnicze wyglądały prawie dokładnie tak samo jak na początku lat dwudziestych. Były to przeważnie na prędce sklecone drewniane budy. Administracja urzędowała w domkach fińskich. Pasażerów wożono na lotnisko rozklekotanymi ciężarówkami. Mechanicy pracowali pod gołym niebem. Po to by jedni mogli już latać inni szli do pracy kilometrami pieszo.

Lotnisko Okęcie odgrywało coraz większą rolę w tworzącej się komunikacji i w związku z tym otrzymało nazwę Centralnego Portu Lotniczego. A obraz Okęcia A. D. 1945 przedstawiał się następująco. Zmasakrowane hangary lotnicze, pasażerowie wdrapujący się z wysiłkiem na samochody ciężarowe, ważenie bagażu na wadze służącej dotąd workom kartofli i koszykom z węglem. Pisał zresztą o tym dokładnie Olgierd Budrewicz w Albumie, wydanym z okazji 50-lecia PLL LOT.

Zaczęto więc ponownie niemal od zera. Jeszcze w wielu domach warszawskich nie było światła elektrycznego, jeszcze Marszałkowską jeździły fury w charakterze autobusów, a już latano ze stolicy do Katowic i do Gdańska. Był to jeden z fenomenów odbudowy życia w zniszczonym kraju. Drugim fenomenem byli ludzie. Ofiarni, poświęcający się bez reszty pracy w warunkach najtrudniejszych, solidarni. Tworzący jedną rodzinę lotowską. To były wspaniałe, pionierskie lata odbudowy.

1945 rok. Odbudowa zrujnowanego lotniska na Okęciu. Wyżej: Samolot pasażerski LOTU – Fokker FVII (1928–1936), a obok odrzutowy Il-62 używany dziś przez LOT.

z lipcowym świętem

WIESŁAW WISZNIEWSKI

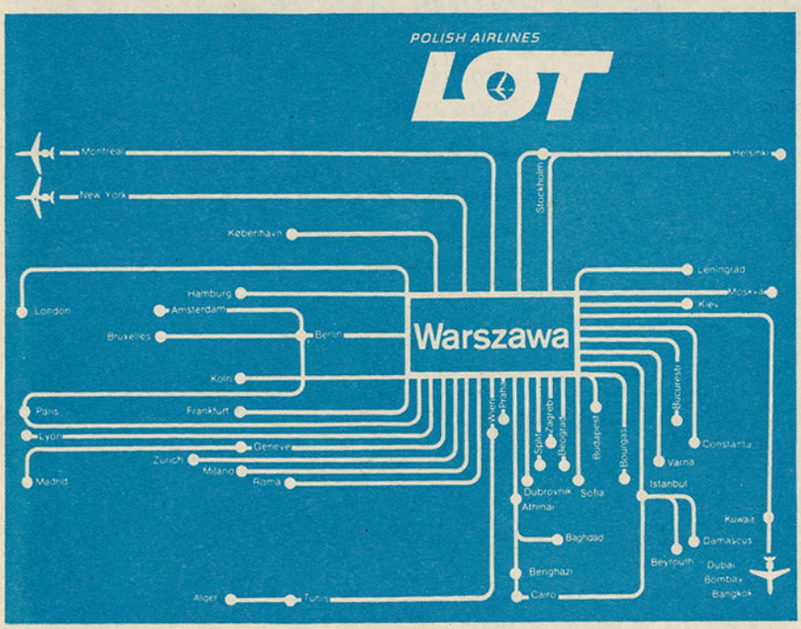
Reprezentant PLL LOT w Berlinie. Data rozpoczęcia pracy w PLL LOT – 1.VII.1945 r.

W dniu wyzwolenia, 9 maja 1945 roku, wyruszyłem z obozu jeńców wojennych do Polski, kierując się do Warszawy. 15 czerwca 1945 roku, wraz z pierwszą grupą przedwojennych pilotów wojskowych i sportowych zgłosiłem się do pracy w PLL LOT. Przed wojną latałem w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W tej pierwszej grupie pilotów LOTU byli między innymi Wiktor Pełka, Florian Wortus, Stanisław Grotek, Wacław Górecki, Karol Górecki, Wiktor Wojcieszek, Stefan Nowak, Benedykt Dąbrowski.

W czerwcu Ministerstwo Komunikacji zakupiło w ZSRR 20 samolotów komunikacyjnych typu Li-2, z terminem dostawy — jesienią 1945 r. Jako samoloty transportowe odegrały one ogromną rolę w minionej wojnie. Zakupione w ZSRR samoloty na owe czasy były nowoczesne i wraz z przekazanymi nieco później samolotami z wojska rozwiązywały narazie problem sprzętu lotniczego w powojennym LOCIE. A ponieważ LOT nie miał możliwości szkolenia pilotów z pomocą przyszło wojsko, kierując nas do pułku szkolno-treningowego w Radomiu (była to przeszkolenie na tak zwane wznowienie nawyków). Latem 1945 roku linie lotnicze obsługiwane przez wojsko zostały zlikwidowane. Natomiast 7 samodzielna eskadra transportowa wyposażona w samoloty Li-2, w składzie której znajdowało się 30% Polaków, wykonywała wyłącznie loty kurierskie. Samolot był wówczas jedynym środkiem łączności z Zachodem. Drogą powietrzną udawały się do Anglii, Francji, Niemiec, Włoch polskie misje rewindykacyjne, repatriacyjne, handlowe i dyplomatyczne. W grudniu 1945 roku eskadra transportowa zgodnie z rozkazem Naczelnego Dowództwa WP została rozwiązana, a sprzęt oraz personel polski przejęły PLL LOT.

1 stycznia 1946 roku całą komunikację lotniczą krajową i zagraniczną skupił w swych rękach LOT. W tym też okresie z przeszkolonych w Radomiu lotników formowaliśmy 20 pełnych 4-osobowych załóg. Pamiętam, że dużym wydarzeniem było przyjęcie i przeszkolenie pierwszej w historii polskiego lotnictwa komunikacyjnego grupy stewardes.

W styczniu 1946 r. LOT po przejęciu dziesięciu Li-2 rozformowanej 7 eskadry dysponował 30 samolotami komunikacyjnymi. Dzięki temu możliwe było otworzenie w marcu 1946 roku dwóch pierwszych regularnych linii krajowych z Warszawy: do Katowic, i do Gdańska, nieco później dwóch zagranicznych: do Pragi i Berlina, a następnie do Sztokholmu. Łączność z pozostałymi stolicami europejskimi w dalszym ciągu utrzymywaliśmy za pomocą lotów kurierskich.



Schemat linii zagranicznych LOTU. Niżej: Jeden z pierwszych po wojnie proporczyków PLL LOT, w barwach narodowych.

TADEUSZ HENDZEL

I pilot. Data przyjęcia do pracy w PLL LOT – 26.X.1945 r.

Wojna przerwała nie tylko moją naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, ale i na dłuższy czas latanie. Już w pierwszych jej dniach zostałem ciężko ranny. Po wyzwoleniu, w lipcu, jako jeden z pierwszych pilotów, zostałem skierowany z wojska do lotnictwa cywilnego. Rozpocząłem swą służbę, która trwa do dnia dzisiejszego w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Byłem w tamtych czasach najmłodszym pilotem w LOCIE i koledzy, tak dla żartu, nazywali mnie szczawikiem. Jako ten szczawik odbyłem miesięczne przeszkolenie i zacząłem odbywać pierwsze swoje rejsy na trasach komunikacyjnych kraju, a dalej Europy. W owych pionierskich lotach latało się na wyczucie, a przysłowiowy „lotniczy nos" zastępował wchodzący dopiero w użycie radar. A trzeba pamiętać, że samoloty, których używaliśmy zaraz po wojnie (radzieckie Li-2, a później Dakoty z demobilu), były mocno sfatygowane. Wnętrza ich przedstawiały się następujące: jedynie po bokach kadłuba były drewniane ławki dla pasażerów, a jak zabrakło miejsc siedzących, podróżni stali pośrodku samolotu trzymając się górnych uchwytów, tak jak to bywa w tramwajach.

Kiedy planowano przelot ważnych osobistości, załoga sama starała się o wygodny fotel lub otomanę, czasem udało się zdobyć dywanik lub chodnik, który rozkładaliśmy na podłodze i wtedy wnętrze kabiny pasażerskiej przypominało staroświecki salonik.

O wygląd samolotu zarówno wewnątrz jak i zewnątrz dbaliśmy sami. Pamiętam jak w przerwach między lotami malowaliśmy na kadłubach polskie znaki rozpoznawcze. Cały dzień spędziliśmy na lotnisku, nie obowiązywały żadne rozkłady jazdy, lot za granicę trwał nieraz dwa dni, a niejednokrotnie dwa tygodnie, często z przygodami rodem z komedii filmowych. Wtedy nie myśleliśmy o przepisach dotyczących długości dnia pracy, limicie godzin spędzonych w po-

wietrzu, wysokości wynagrodzeń miesięcznych. Lataliśmy w każdą pogodę i maszyny spisywały się znakomicie.

Minęło od tamtej pory 35 lat, LOT otrzymywał stopniowo nowoczesne samoloty, a w pilotażu zaczął odgrywać najważniejszą rolę nie tylko instynkt lotnika, ale wszechstronne wyszkolenie, a także dokładność i precyzja rąk fachowców różnych specjalności, czuwających nad bezpieczeństwem lotu. Do dziś przebyłem 18 000 godzin w powietrzu i przeleciałem 8 000 000 km. Mam dwanaście powojennych odznaczeń państwowych, z których najmilsze sercu to — Polonia Restituta i zaufanie ze strony pasażerów. Dla pilota jest to największa nagroda.

Pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin otrzymuje podczas swej wizyty w Warszawie na Okęciu (20 lipca 1961 r.) honorową odznakę „milionera" PLL LOT z rąk kapitana Tadeusza Hendzla.

EDWARD KOWALIK

Kierownik Wydziału Łączności. Data rozpoczęcia pracy — 26.XI.1945 r.

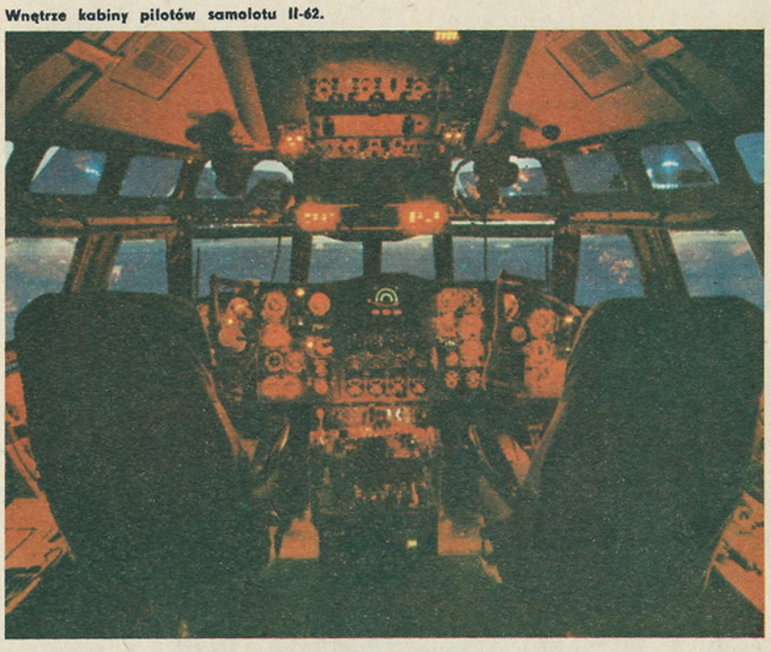
Do pracy w PLL LOT przystąpiłem 26.XI.1945 roku, mając kwalifikacje zawodowe w zakresie łączności lotniczej. Kiedy zastanawiam się nad swoją 34-letnią pracą w PLL LOT, wyróżniam w niej trzy etapy. Pierwszy, przypadający na lata 1945—56, to był okres organizowania i instalowania urządzeń lotniczych radiowo-nawigacyjnych na lotniskach krajowych w PRL i korytarzach lotniczych obszaru PRL. Zainstalowane urządzenia umożliwiły bezpieczne latanie wszystkim samolotom polskim i zagranicznym w obszarze powietrznym Polski. Był to okres, kiedy nie było jeszcze Zarządu Ruchu Lotniczego (1959 r.) i całość ruchu była regulowana przez służby PLL LOT.

Kolejny, drugi etap mojej działalności związany był ze zorganizowaniem telekomunikacji lotniczej dalekopisowej w sieci SITA (Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques), umożliwiającej przekazywanie informacji handlowych i operacyjnych w ruchu pasażerskim obszaru europejskiego i światowego. System poprzedni, radiostacji naziemnych pracujących na zewnętrznych systemach antenowych, sprawiał, że przekazywanie informacji w ruchu depesz pasażerskich w systemie radiowym powodowało wiele nieporozumień. Natomiast sieć dalekopisowa SITA zapewniła bezawaryjną łączność w przekazywaniu informacji i depesz operacyjno-handlowych, gdzie realizacja występuje w kablach ziemnych, łącząc wszystkie ośrodki dalekopisowe bezpośrednio.

Ten etap — to praca nad wprowadzeniem elektronicznej automatyzacji rezerwacji miejsc na samolotach przy współudziale Międzynarodowej Organizacji SITA, w tak zwanym systemie Gabriel. System ten podlega dalszemu wzrostowi w PLL LOT przez utworzenie własnego ośrodka komputerowego, który wprowadzi poważne oszczędności dewizowe. W roku 1969 zorganizowałem służbę łączności radiowej ziemia-samolot d/s operacyjno-handlowych, średniego i dalekiego zasięgu dla samolotów rejsowych PLL LOT, jak również dla obsługi lotów specjalnych i partyjno-rządowych PRL dla tras dalekiego zasięgu. W tym zakresie ambicją moją jest zorganizowanie możliwości łączności radiowej w powiązaniu z siecią telefoniczną krajową tak, aby pasażer lecący samolotem PLL LOT np. z Ameryki mógł rozmawiać bezpośrednio ze swoją rodziną w Polsce.

Pracuję w LOCIE od 1945 roku, bez przerwy i mam bardzo wiele satysfakcji z tego, że szereg moich inicjatyw przynosi korzyści naszemu przedsiębiorstwu. Jest to dla mnie, jak już powiedziałem wcześniej, satysfakcja i radość największa.

Wnętrze kabiny pilotów samolotu Il-62.



LUDWIK NOWAK

Zastępca Kierownika Oddziału Szczecin, Data przyjęcia do pracy w PLL LOT — 20.IV.1945 r.

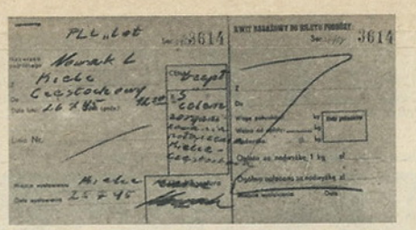
Wyzwolenie kraju zastało mnie w 1945 roku w Radomiu. Wraz z kolegami pojechaliśmy na lotnisko, aby zabezpieczyć wszystko to, co zdołało się uratować po wojnie. Ratowałem tam — jakby mój drugi dom. Bo z lotnictwem, właściwie lotnictwem sportowym, związany byłem od dzieciństwa. Ojciec mój był przed wojną jednym z założycieli Aeroklubu Śląskiego, więc w domu mówiło się „na okrągło" o lataniu.

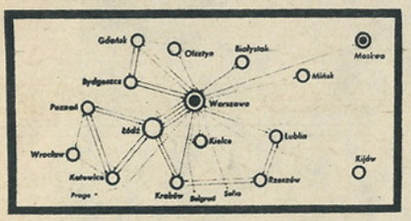
W samolocie spotkałem przedstawiciela Oddziału Lotnictwa Cywilnego, który z ramienia RZĄDU TYMCZASOWEGO miał za zadanie zorganizowanie portów lotniczych (B) w Polsce i uruchomienie komunikacji powietrznej. To on namówił mnie do złożenia podania o przyjęcie do PLL LOT i 20 kwietnia 1945 roku rozpocząłem pracę w LOCIE z przydziałem do Oddziału w Kielcach. Oddział zastałem zupełnie niezorganizowany. Podczas gdy kierownik zajął się załatwieniem spraw administracyjnych, ja przejąłem organizację ruchu. Lotnisko zastałem kompletnie zdewastowane, wszystkie zabudowania i urządzenia były w 100% zniszczone, a pole wzlotów częściowo zaorane przez ustępującego okupanta. Z pomocą żołnierzy przystąpiłem do wyrównywania pola startowego. Wkrótce potem otrzymaliśmy od wojewody i wojennego komendanta miasta dwa poniemieckie standardowe baraki oraz materiały budowlane. Baraki te zostały w mieście rozebrane i po przewiezieniu na lotnisko powtórnie zestawione. Została tam urządzona przechowalnia dla pasażerów oraz wartownia. Jednocześnie po dłuższych staraniach w Dyrekcji Poczt wybudowano nową linię telefoniczną, łączącą lotnisko z miastem.

W pierwszych dniach maja przybyła na lotnisko eskadra samolotów Po-2 z obsługą wojskową radziecką. Wkrótce zostało uruchomione codzienne połączenie z Warszawą i Łodzią. Niezależnie od tego 3 samoloty wykonywały loty S we wszystkich kierunkach.

W początkowym okresie współpraca z pilotami była trudna ponieważ lekceważyli sobie oni zupełnie rozkłady lotów i przepisy ruchu LOTU. Wkrótce zapanował jednak idealny porządek lotów. Ze względu na nieliczny personel Oddziału (3 osoby), praca moja przedstawiała się następująco: do godz. 10.00 sprzedawałem bilety w biurze miejskim, następnie sam, prowadząc dzierżawiony samochód, odwoziłem pasażerów na lotnisko, tam ich odprawiałem, a następnie przywoziłem do miasta tych, którzy przylecieli i wracałem powtórnie na lotnisko, by przyjąć powracające właśnie samoloty. Z dniem 1 sierpnia otrzymałem polecenie zorganizowania stałego połączenia Kielce — Częstochowa, ale brak w Częstochowie pracownika utrudniał to zadanie. Linia ta została jednak wkrótce zamknięta. Z tą chwilą moja praca na lotnisku sprowadziła się głównie do ochronnej konserwacji lotniska i urządzeń.

W maju 1946 roku na polecenie dyrekcji przystąpiłem do zlikwidowania wszyskich agend Oddziału i po przekazaniu inwentarza lotniska Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Kielcach, zostałem przeniesiony z dniem 1.VI.1946 r. do Oddziału PLL LOT w Szczecinie. Pracuję w Szczecinie do dnia dzisiejszego.





Na zdjęciach: Trzy strony pierwszego wydanego w Kielcach (26.7.45) biletu PLL LOT na nazwisko Ludwika Nowaka (bilet pracowniczy). Po lewej: Sieć połączeń PLL LOT w r. 1945, obsługiwana przez samoloty Li-2 i Po-2. Niżej: na lotnisku w Kielcach – samolot Po-2 i jego pilot, w r. 1945.

STANISŁAW SZPĄDROWSKI

Zastępca Kierownika Wydziału Utrzymania Ruchu. Data rozpoczęcia pracy w PLL LOT – 27.X.1945 r.

Do pracy w LOCIE zostałem przyjęty jako 439 pracownik. Taki był numer mojej legitymacji służbowej. Pracowałem w dziale portów, który zajmował się organizacją wszystkich portów lotniczych w Polsce, gdzie lądowały samoloty LOTU. Szefem działu portów był inż. Władysław Araszkiewicz, późniejszy rektor PW. Początkowo pracowałem w siedzibie LOTU na Nowogrodzkiej, a następnie przeniesiono nas na lotnisko Okęcie do budynku obecnego portu krajowego. W tym czasie został odbudowany Centralny Port Lotniczy (1946—49) oraz porty krajowe. Uruchomiono sieć łączności i służbę meteorologiczną. W Warszawie wybudowano nową drogę startową i kilka hangarów warsztatowych.

Od początku, tj. od 1945 roku, pracowałem w służbie zaplecza, a konkretnie w służbie transportu i urządzeń naziemnych i można powiedzieć, że pozostałem jej wierny do dnia dzisiejszego. Zmieniałem tylko przez te 34 lata komórki zaplecza: dział samochodowy, dział głównego mechanika, wydział zaopatrzenia i wydział utrzymania ruchu.

Praca w zapleczu była i jest pracą jakby w cieniu podstawowej działalności przedsiębiorstwa. Jest żmudna i efekty jej nie są na zewnątrz widoczne, stąd nie zawsze jest doceniana przez ludzi, którzy nie są z nią związani. Dla prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa są to jednak służby bardzo ważne, a każde ich niedomagania (brak sprawnych urządzeń dla pojazdów) odbijają się w sposób bezpośredni na działalności LOTU.

PRZEPRASZAMY

W 205 (czerwcowym) numerze wkładki LOT NOWINY, jaka ukazała się w numerze 23 Skrzydlatej Polski z dn. 10.6.79 r., zakradł się przykry błąd w podpisie do zdjęcia na stronie I wkładki. Podpis ten winien brzmieć prawidłowo: **Wojciech Dąbkowski, kierownik działu handlowej dyspozycji sprzętem.** Nastąpiło również zniekształcenie fragmentu artykułu. Pana Wojciecha Dąbkowskiego i Czytelników — przepraszamy.

Redakcja

W ciągu tych 35 lat nastąpił ogromny postęp w ilości, rodzaju i nowoczesności urządzeń zaplecza. Nakładało to na służby, które ja reprezentuję i nakłada w dalszym ciągu konieczność stałego podnoszenia wiedzy, specjalizacji i ogromne poczucie odpowiedzialności.

Dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa w całym powojennym okresie, zarówno w działalności podstawowej i organizacji zaplecza, spowodował, że charakter pracy obecnie różni się znacznie od tego charakteru pracy, który był na początku.

Gdy zaczynaliśmy pracę w 1945 roku, w zasadzie stanowiliśmy jedną niezbyt wielką rodzinę, gdzie wszyscy się znali i traktowali co najmniej jak bliscy sobie ludzie. Współpraca wzajemna była bezpośrednia. Wzajemna pomoc była uważana jako coś zupełnie normalnego. Panował wszędzie entuzjazm powojennej odbudowy. Z czasem wzajemne kontakty międzyludzkie ograniczać się zaczęły do poszczególnych służb, siłą faktu i współpraca między służbami przedsiębiorstwa nabrała bardziej formalnego charakteru, a szkoda. Można powiedzieć, że czasy zaraz po wojnie były bardziej romantyczne, pełne właśnie jakby romantyki lotnictwa. Bo wspaniale było i pięknie latać samolotem Li-2 na wysokości 300 metrów i z szybkością 200 kilometrów na godzinę, podziwiać piękno krajobrazu i odczuwać emocje latania, czego obecnie w samolotach odrzutowych, latających wysoko i szybko, jesteśmy pozbawieni. Ale za to zyskujemy na czasie, a czas jest naszym atrybutem romantyzmu lat 80-tych .

Stanisław Szpądrowski podczas pokazu lotniczego na lotnisku Okęcie z okazji Święta Lotnictwa w 1956 r.

ALEKSANDER WICHROWSKI

Mechanik lotniczy. Data przyjęcia do pracy w LOCIE – 27.VIII.1945 r.

Zaraz po zakończeniu wojny zgłosiłem się do pracy w LOCIE. Namówił mnie do tego kuzyn, który przed wojną pracował w PLL LOT. Po wojnie każda praca rąk była cenna, więc każdy kto mógł szedł do roboty. Mieszkałem w Raszynie, w dwóch pokojach, które zajmowały razem ze mną dwie rodziny. Do pracy chodziłem każdego dnia pieszo. Dopiero później LOT przydzielił rowery tym wszystkim swoim pracownikom, którzy mieli trudności z dojazdem do pracy. O regularnej komunikacji nie było wtedy mowy.

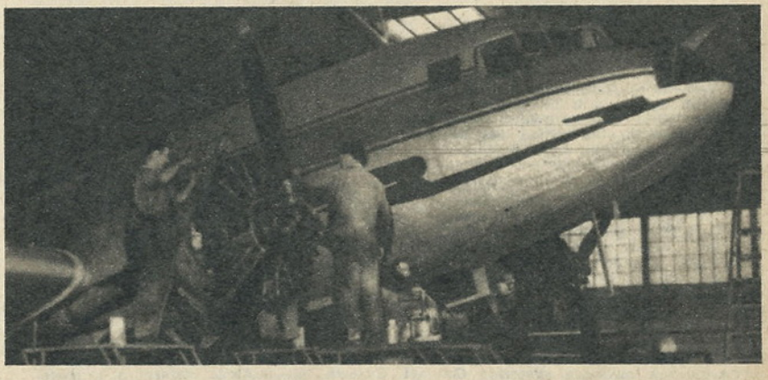
Lotnisko w 1945 roku było w stanie opłakanym. Jedne wielkie gruzy i zniszczenia. I tak zaczęliśmy z jednej strony przy pomocy wojska oczyszczać teren, a z drugiej strony zaczęliśmy wykonywać pierwsze, niezbędne remonty samolotów, które lądowały na Okęciu. Zajmowałem się naprawami w zakresie instalacji hydraulicznej i podwozia.

Pracowaliśmy na powietrzu, a w samolotach była jednocześnie przebieralnia, jadalnia i myjnia. Najciężej było zimą.

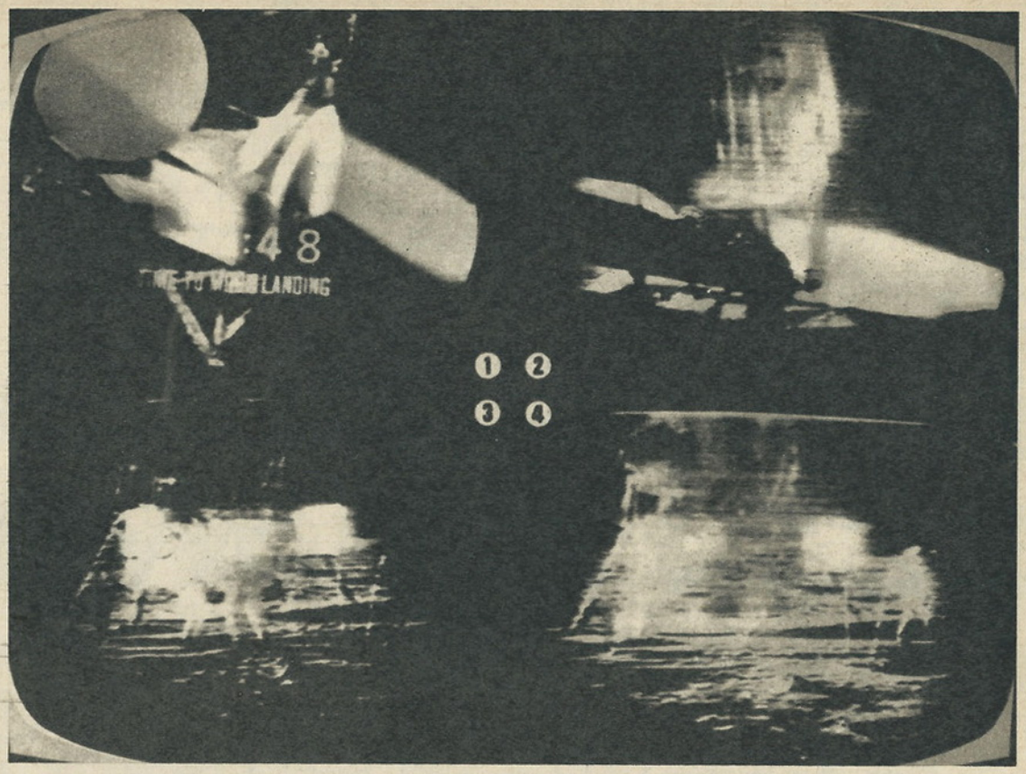
W 1946 roku spotkała mnie wielka radość. Dostaliśmy z żoną od LOTU mieszkanie na ulicy 17-go Stycznia. Pamiętam, że gdy przekroczyliśmy próg swego mieszkania, to płakaliśmy razem z żoną. Urodził się nam syn, Krzysztof, który pracuje razem ze mną w LOCIE. Skończył tutaj technikum lotnicze i pracuje przy samolotach w nowym hangarze, największym na naszym lotnisku. Chciałbym, aby mój syn i moje wnuki z takim zapałem i z sercem pracowały w LOCIE tyle samo lat co ja.

Bo serce do pracy, to rzecz najważniejsza.

Jeden z samolotów Li-2 podczas przeglądu technicznego.



LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58.
Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, Dorota Wojnar i archiwalne.



Kolejne fazy lądowania wyprawy Apollo—11 na Księżycu (1 — LM podchodzi do lądowania, 2 — LM na Księżycu, 3 i 4 — kosmonauci po opuszczeniu lądownika). Na zdjęciu z lewej: W tej właśnie chwili Neil Armstrong wypowiedział słowa stanowiące tytuł tego artykułu.

MAŁY KROK CZŁOWIEKA ALE WIELKI LUDZKOSCI

Słowa te wypowiedział kosmonauta amerykański Neil Armstrong, gdy 21 lipca 1969 r. o godzinie 3.56 czasu warszawskiego jako pierwszy człowiek dotknął stopą powierzchni Księżyca. Dziś, w 10 rocznicę tego wydarzenia, przypomnijmy przebieg wyprawy i jej pokłosie.

Przygotowania. Program lotu załogowego na Księżyc o kryptonimie Apollo został przedłożony Kongresowi USA przez prezydenta Johna F. Kennedy'ego 25.V.1961 r. Nazajutrz NASA przedstawiła projekt rakiety księżycowej o wysokości — 120 m, średnicy — 15 m i masie startowej — 4 500 000 kg, w tym użytecznej — 180 000 kg. Projekt ten został niebawem zmieniony.

W końcu listopada 1961 r. NASA odrzuciła zalecenie podpisane przez 192 ekspertów, wybierając inną wytwórnię do realizacji programu księżycowego.

Spośród 4 rozpatrywanych metod lotu, z lądowaniem ludzi na Księżycu, wybrano w 1963 r. najtańszą i najłatwiejszą z manewrem spotkaniowym na orbicie Księżyca, zaproponowaną przez dr. Johna Houbolta.

Już w 1961 r. NASA zajęła się problemem miękkiego lądowania na Księżycu przy użyciu automatów Surveyor. Zamiast planowanych 17 lotów automatów zrealizowano (1963—1968) tylko 7 (kosztowały one o 72,5% więcej niż przewidywano dla 17 Surveyorów, i to bez przyrządów naukowych). Z tego 5 było udanych. Automaty księżycowe Surveyor przekazywały do ośrodka w Goldstone po kilkanaście tysięcy zdjęć czarnobiałych i ok. 1 000 barwnych oraz wiele danych o gruncie księżycowym, niezbędnych konstruktorom lądownika LM. Konstruktorem Voyagera był dr Frank S. Hohman.

Sondy automatyczne Lunar-Orbiter badając powierzchnię Księżyca z jego orbity (40—2 700 km) przekazały na Ziemię czarnobiałe i barwne zdjęcia przyszłych lądowisk oraz dane o przestrzeni wokółksiężycowej w rejonach planowanych lotów Apollo. Wysłano 5 Lunar-Orbiterów w latach 1966—1967.

Także automaty kosmiczne Ranger (9 prób, z tego 3 udane w latach 1964—1965) przekazywały przed uderzeniem w Księżyc po kilka tysięcy zdjęć czarnobiałych jego powierzchni o rozdzielczości szczegółów do 0,5 m. W 1968 r. zmierzono laserem argonowym o mocy 2 W odległość z Ziemi do miejsca pierwszego lądowania na Księżycu z dokładnością do 15 cm.

27.I.1967 r. podczas treningu naziemnego w statku Apollo SC—012 wybuchł pożar: zginęło 3 kosmonautów zamkniętych w kabinie. Przyczyną było zwarcie przewodów elektrycznych pod lewym fotelem i pożar w atmosferze czystego tlenu. Nie zdążono nawet otworzyć włazu.

9.XI.1967 r. — pierwszy udany start próbny rakiety nośnej Saturn—V (Apollo—4).

4.IV.1968 r. — drugi start próbny rakiety Saturn—V (Apollo—6) i wykrycie zjawiska fali ciśnieniowej w 1 członie rakiety prowadzącego niemal na próg samozniszczenia. Zmniejszony ciąg 2 i 3 członu — rakieta nie mogła wejść na tor ku Księżycowi. Ale NASA podjęła ryzyko: zrezygnowano z zaplanowanego 3 startu próbnego.

11.X.1968 r. Pierwszy lot załogowy Saturna—V (Apollo—7). Częściowe uszkodzenie w locie układu zasilającego.

21.XII. 1968 r. Pierwszy udany lot Apollo—8 w okolicę Księżyca (10 jego okrążeń na wysokości 113 km).

3.III. 1969 r. Lot Apollo—9 z pierwszą próbą w przestrzeni wokółziemskiej lądownika księżycowego LM. Przy okazji — eksperymentalne fotografowanie Ziemi w zakresie widma 4 800—9 000 angstremów, co później rozwinęło się w barwną teledetekcję naszego globu.

18.V. 1969 r. Lot wokółksiężycowy Apollo—10 z próbą lądownika LM na wysokości 15 km nad Srebrnym Globem. Pierwsze barwne obrazy Księżyca przekazane stąd na Ziemię.

Statki Apollo—7 do 10 miały różne załogi 3-osobowe. Zbliżał się dzień wielkiej próby.

Załoga. Załogę wyprawy Apollo—11 stanowili: dowódca Neil Armstrong (39 lat, inż. lotniczy, pilot doświadczalny, w II zespole kosmonautów od 1962 r.), pilot części załogowej CM Columbia statku Apollo 11 na orbicie wokółksiężycowej Michael Collins (39 lat, ppłk dypl. lotnictwa, w III zespole kosmonautów od 1963 r.), pilot lądownika LM—5 Eagle Edwin E. Aldrin (39 lat, dr inż. płk lotnictwa, w III zespole kosmonautów od 1963 r. doktorat z problemów statków załogowych podczas manewrów spotkaniowych w Kosmosie).

Konstruktorzy i organizatorzy lotu na Księżyc starali się przewidzieć wszystko. Ale do ostatniej chwili wiele było niewiadomych. Gdy sonda Lunar Orbiter wykryła tzw. zjawisko oślepienia księżycowego, natychmiast w Centrum Załogowych Lotów Kosmicznych NASA w Houston przystąpiono do zbadania na symulatorze lądownika LM jego następstw. W badaniach wzięło udział 4 kosmonautów programu Apollo oraz 2 pilotów doświadczalnych NASA (w tym kobieta). Każdy wykonywał pozorowane lądowania księżycowe w okresie 20 h, a potem ustalono przebieg najbezpieczniejszy. Ślepota księżycowa polega na tym, że w określonych warunkach czasowych i kącie podejścia do lądowania całe otoczenie terenowe lądownika przybiera barwę szarą, bez jakichkolwiek szczegółów (ląd, horyzont, niebo, punkty orientacyjne).

Po przykrym doświadczeniu w 1963 r. z kabiną Mercury MA—9 (kosmonauta L. Cooper), w której wziernik trafił mikrometeoryt, przewidywano podobne kłopoty w locie Apollo na Księżyc. Obliczono, że prawdopodobieństwo groźnego trafienia w statek meteorytu wielkości żwiru w okresie 8-dniowej wyprawy wynosi 1:1230. Powstały przy tym otwór o średnicy 6 mm dawał jeszcze załodze ponad 15 min czasu na ubranie się w skafandry i próby uszczelnienia kabiny. Zastosowano też szczególną powłokę i szkło wziernika odporne na uderzenia.

W 1967 r. NASA przeprowadziła trening i szkolenie kosmonautów na wypadek dekompresji kabiny statku. Użyto do tego batyskafu podwodnego Sealab—II. Okazało się, że próby na głębokości do 180 m dobrze symulują warunki kosmiczne.

Wiele troski sprawił problem orientacji kosmonautów na powierzchni Księżyca. Niemal wszystkie doświadczenia ziemskie tam zawodzą, np. ocena odległości wg wysokości drzew. Góry na Ziemi ogląda się z uwzględnieniem tzw. perspektywy powietrznej; na Księżycu nie ma atmosfery. Na Ziemi — pomiar odległości krokami, na Księżycu... skokami. Nie znana była prędkość marszu księżycowego (co potwierdziła wyprawa Apollo—11). Brak na Księżycu pola magnetycznego sprawił, że busole były nieprzydatne.

Przewidywano możliwość orientacji kosmonautów na powierzchni Księżyca wg Słońca i Ziemi. Ale taka nawigacja była uciążliwa, mało dokładna i na niewielkie odległości. Z Ziemi też nie można było ustalić aktualnego położenia kosmonautów na Księżycu. Musieli oni robić własne mapy.

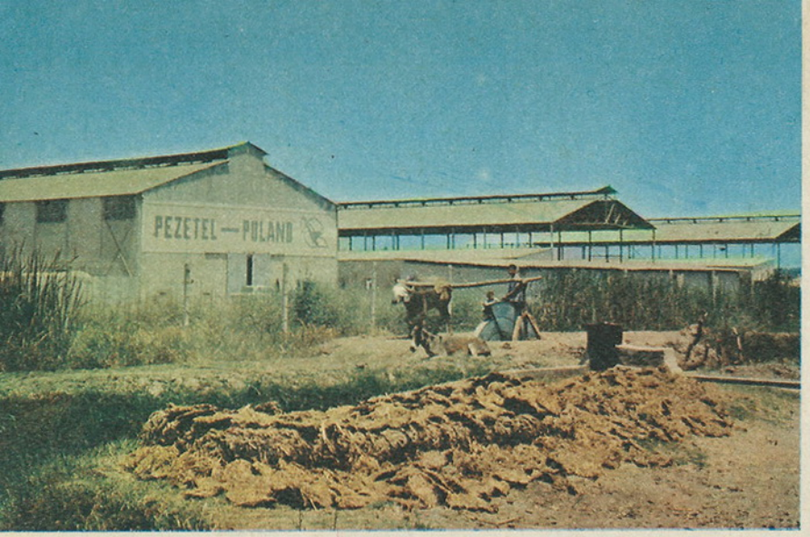
W następnych wyprawach Apollo za punkt odniesienia przyjmowano Lądownik LM, ale i to było mało dokładne. Kosmonauci z Apollo—11 różnili się także w ocenie głębokości kraterów: od 120 do 180 m.

Były też problemy z pozoru śmieszne. Pierwsi kosmonauci Apollo mieli umieścić na Księżycu flagę amerykańską. Ale przecież na Srebrnym Globie nie ma wiatru, jak więc ją rozwinąć? Debatowali w tej sprawie kongresmeni z dyrekcją NASA.

Oficjalny program NASA szkolenia kosmonautów Apollo obejmował ponad 2 000 h teorii i ćwiczeń, poza tym zajęcia sportowe (200 h), loty treningowe na samolotach odrzutowych (240 h), zajęcia domowe utrwalające materiał szkoleniowy, obowiązkowe dyskusje z konstruktorami i specjalistami z różnych dziedzin wiedzy oraz współdziałanie i pomoc w lotach kosmicznych innych kosmonautów. Właściwy okres szkolenia trwał ok. 12 miesięcy, do czego jednak dochodziło co najmniej 6 miesięcy szkolenia wstępnego przed eliminacją (selekcją). Warunkiem podstawowym było spędzenie przez kandydata min. 1 500 h za sterami odrzutowców. Trening w lądowaniu na Księżycu obejmował okres od 6,5 do 14 miesięcy (dla uczestników wszystkich wypraw Apollo).

Kandydaci do załogi lądownika LM przechodzili badania indywidualne: czy drgania silnika rakietowego nie powodują zakłóceń wzroku, skoki z wysokości 10 m, treningi na symulatorze lądowania księżycowego oraz w makiecie LM. Program treningu na symulatorze księżycowym był podzielony na 44 etapy, z uwzględnieniem różnych (do 1 500) sytuacji awaryjnych. Program treningu w lądowaniu na Księżycu obejmował 9 etapów na 6 różnych symulatorach. Sprawdzian końcowy, to 17 zadań kontrolnych na symulatorach lotu i lądowania.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Widok na halę magazynową i hangary bazy technicznej polskich agrolotników w Benha. Na pierwszym planie — liczący wieki ale wciąż powszechnie praktykowany w Egipcie sposób przepompowywania wody do wyżej położonych kanałów nawadniających pola uprawne.

szlakiem agrolotników 3

KIEROWNIK AKCJI

Wszyscy agrolotnicy, a w tym przypadku mam na myśli cały personel latający i naziemny, delegowani do pracy w Egipcie przez Zakład Usług Agrolotniczych CNPSL przyjeżdżają najpierw do Benhy i meldują się u kierownika akcji. W br. jest nim mgr inż. **Lech Frontczak.** Liczne obowiązki nie pozwalają mu się nudzić. Bezpośrednio czuwa nad całością samolotowej, agrolotniczej akcji Egipt'79, załatwia sprawy najważniejsze i dźwiga na sobie największy ciężar odpowiedzialności. Zawsze jednak znajduje czas na sprawy pracownicze, ludzkie, z każdym pogada i każdego wysłucha. Jest rzeczowy, ceni dobrą pracę, obowiązkowość i odpowiedzialność pracowników. Zna dobrze swoją pracę i jej afrykańską specyfikę.

W WSK Okęcie rozpoczął pracę 30 czerwca 1951 r. Miał wtedy 20 lat. Absolwent Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie przy ulicy Hożej, szybko dał się poznać jako pracownik z otwartą głową. Nie przerywając pracy, studiował na Wydziale Mechanicznym Technologicznym warszawskiej WSI i w 1957 r. zdobył dyplom inżynierski. Już jako zastępca głównego technologa WSK skierowany został do pracy w Indonezji, gdzie w latach 1964—1966 był głównym technologiem ze strony polskiej przy budowie zakładu lotniczego, produkującego m.in. licencyjne Wilgi. W 1972 r. uzyskał dyplom magisterski. W tym czasie powierzono mu stanowisko głównego technologa wytwórni na Okęciu.

Po raz pierwszy do Egiptu przyjechał w styczniu 1975 r. Przez dwa lata pracował przy budowie bazy technicznej w Benha. Gdy zaczynał pracę, teren bazy był zaledwie ogrodzony i stał dopiero jeden hangar, ten z dachem tylko. Kierownikiem budowy był wówczas mgr inż. **Andrzej Grabowski.** Inżynier Frontczak był jego zastępcą do spraw technicznych i równolegle odpowiadał za sprawy techniczne akcji agrolotniczej. Była to niemała część obowiązków, zważywszy, że w 1975 r. pod niebem Egiptu latały aż 74 samoloty rolnicze z Polski, w tym 43 Gawrony, 30 Aenów-2 i Wilga. Przygotowywać je trzeba było, przeglądać i naprawiać pod gołym i upalnym, afrykańskim niebem.

Gdy wyjeżdżał z Egiptu, kompletnie zbudowaną i wyposażoną bazę techniczną polskich agrolotników w Benha oddawano właśnie do użytku.

Tak jak wielu polskich agrolotników i innych specjalistów, zostawił tu część swego twórczego życia i konkretny ślad dobrej roboty. Przy okazji poznał to, czego nie sposób nauczyć się z książek — miejscowe warunki, mentalność ludzi, specyfikę życia i pracy w Egipcie. Niedługo więc cieszył się ciepłem rodzinnego domu. W kwietniu br. skierowany został znów do Benhy, tym razem jako kierownik akcji Egipt'79, by kontynuować pracę swych poprzedników: **Bolesława Kowalskiego, Romana Sochackiego, Ryszarda Leji i Franciszka Sobczaka.**

Wraz z grupą agrolotników, z którą przyleciałem do Egiptu, melduję się więc u kierownika. Przyjmuje nas sympatycznie, pyta o samopoczucie i warunki zakwaterowania, kieruje na stanowiska pracy, powierza obowiązki. Wiedząc, że jestem ze „Skrzydlatej", pozostawia mnie bez przydziału, chciałby jednak, bym zobaczył i poznał jak najwięcej, proponuje więc natychmiastowy, wspólny wyjazd do Kairu, gdzie właśnie ma do załatwienia ważną sprawę. Chętnie się godzę, chociaż myślałem, że najpierw porozmawiam z kierownikiem o pracy polskich agrolotników w Egipcie.

— Chętnie porozmawiam, tylko może wolniejszą chwilą, zresztą może będzie lepiej, jeśli pan zobaczy to i owo, pozna bliżej ludzi i warunki w jakich tu pracują, a potem pogadamy. Zgoda? — mówi inż. Frontczak.

Oczywiście, że zgoda i jedziemy wspólnie do Kairu. Rozpalony słońcem i zakurzony w środku piaszczystym pyłem — który jest tu wszędzie i na który nie ma rady — Fiat daje się jako tako ochłodzić dopiero przy znacznej prędkości. Kierownik akcji Egipt'79 daje się przy okazji poznać jako doświadczony w afrykańskich warunkach kierowca. Do zaparkowania w centrum Kairu nie wystarczą jednak najlepsze umiejętności. Trzeba mieć po prostu szczęście, by znaleźć wolne miejsce i wcisnąć się w nie. Tak jest i na ulicy, przy której mieści się przedstawicielstwo firmy Shell. Parkujemy więc samochód „na drugiego", z konieczności niezgodnie z przepisami, zresztą jak wielu innych kierowców. Po powrocie zastajemy mandat za wycieraczką samochodu, płatny jak wszystkie inne mandaty samochodowe raz w roku, przy rejestracji pojazdu. Czasami jednak udaje się uniknąć ich zapłacenia, bowiem bakszysz potęgą jest i basta.

Pomimo mandatu kierownik jest jednak zadowolony, załatwił bowiem bardzo ważną sprawę, mianowicie paliwo na całą akcję. W okresie trudności paliwowych na świecie — ważne to szczególnie, gwarantuje bowiem, iż przynajmniej z tej strony praca agrolotników w Egipcie jest zapewniona. A chodziło o niebagatelną ilość paliwa, mianowicie 2,1 mln litrów, czyli ok. 1 500 ton oraz dodatkowo o ok. 150 ton oleju, łącznej wartości 200 000 dolarów.

Paliwo dowozić trzeba będzie własnym transportem ze składów Shella w Kairze, Aleksandrii i Asyut'cie, które są najbliżej poszczególnych baz polskich agrolotników. Dowozi się je do baz zaledwie pięcioma posiadanymi cysternami na podwoziu Stara 28 i 29, o pojemności 5 200 l każda, tymczasem przydałyby się cysterny o pojemności 10 000 l. Z baz na poszczególne lądowiska robocze, których jest aktualnie 57, paliwo rozwożone jest po prostu beczkami, przy pomocy ciężarowych Starów 29. Trzeba więc ogromnej pracy ludzi, by samoloty latające z baz Kefr El Sheikh, El Mansura, Damanhur (na północy), Benha (w pobliżu Kairu) i Sohag (na południu) miały co „pić" na co dzień. A „poić" jest co, bowiem tylko Kruków, które są podstawowym sprzętem latającym w Egipcie, lata nad uprawami bawełny 39 sztuk.

Kierownik samolotowej akcji agrolotniczej Egipt'79, mgr inż. Lech Frontczak (z lewej), w rozmowie z Mohamedem Hassanem Shakibem, jednym z nielicznych pracowników egipskich, zatrudnionych przez PEZETEL.

Zdjęcia autora

Przygotowanie akcji to także wiele innych spraw do załatwienia przez kierownika i jego współpracowników. Trzeba więc zabezpieczyć łączność radiową między bazami oraz między samolotami i bazami; wybrać kwatery dla załóg i zapewnić im możliwie najlepsze warunki pobytu i wypoczynku; wybrać i zaakceptować lądowiska bazowe i operacyjne, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo startów i lądowań oraz możliwie najmniejszą odległość lotnisk operacyjnych od pól opryskiwanej bawełny; uzyskać zgodę na wykonywanie lotów przez pilotów i samoloty na terytorium Egiptu, w związku z czym należy przedłożyć w miejscowym Ministerstwie Lotnictwa Cywilnego pełną dokumentację poszczególnych pilotów i samolotów, w języku angielskim, do zatwierdzenia.

Podczas wykonywania kontraktu, kierownik akcji utrzymuje robocze kontakty z egipskim Ministerstwem Rolnictwa oraz jego oddziałami w poszczególnych guwernoratach (województwach), kontroluje wykonanie pracy przez bazy i dotyczącą tej pracy dokumentację, na bieżąco nadzoruje pracę podległych mu blisko 200 ludzi, realizujących tegoroczny, samolotowy kontrakt agrolotniczy w Egipcie. A kontrakt to opłacalny i niebagatelny, opiewa bowiem na 7,5 mln złotych dewizowych.

Kierownik kontraktu — którego wszystkich obowiązków nie sposób tu wyliczyć — odpowiada bezpośrednio za jego realizację. Wywiązanie się z niełatwego zadania wymaga od niego nie tylko fachowości ale także wielkiej umiejętności współpracy z kontrahentem oraz kierowania podległymi sobie służbowo ludźmi, pracującymi w tropiku, z dala od rodzin, w warunkach odmiennych niż w kraju. Mgr inż. **Lech Frontczak** podjął się niełatwego zadania i chce wywiązać się z niego jak najlepiej. Obserwując go w działaniu wierzę, że wywiąże się ze swych obowiązków bez zastrzeżeń.

HENRYK KUCHARSKI

GODŁO i BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1945-1951

99

Tekst i rysunki:
TOMASZ J. KOWALSKI

Trzeba też wspomnieć oznaczanie w 1 PLM Warszawa zwycięstw powietrznych. Oznaczano je malując na kadłubie tuż za kabiną pilota małe białe orzełki (wspomnienia Wiktora Kalinowskiego). Przykładowo na samolocie Jak 1M Wiktora Kalinowskiego było namalowanych 12 białych orzełków. Były to zwycięstwa uzyskane przez pilota podczas służby w jednostce radzieckiej. Orzełki miały typowy kształt zaprojektowany przez Wandę Wasilewską.

Przejście na stan pokojowy wpłynęło na rozwiązanie szeregu jednostek i utworzenie w ramach LWP jednolitej organizacji lotnictwa. Okres ten zakończył się na początku lat pięćdziesiątych. Ze zmianami organizacyjnymi w lotnictwie związane były także zmiany w sposobach malowania i oznakowania samolotów.

O znakach rozpoznawczych pisałem już w poprzednich odcinkach. Obecnie przedstawiłem jak zmieniało się malowanie samolotów. W latach 1945—1946 samoloty miały malowanie stosowane w okresie wojny, z niewielkimi zmianami polegającymi głównie na zmianie kształtu pól barwnych na stateczniku pionowym i sterze kierunku oraz w tylnej części kadłuba.

Te zmiany pól barwnych podyktowane były zamalowaniem znaków rozpoznawczych i umieszczeniem w ich miejscu szachownic, dalsza deformacja pól barwnych spowodowana była naprawami samolotów i nakładaniem nowych warstw farby już według uznania mechanika wykonującego naprawę. Stąd też na zdjęciach samolotów z lat 1945—1946 rozkłady kolorów różnią się nieraz bardzo od układów standardowych stosowanych przez producenta radzieckiego.

W lotnictwie polskim spotykane były samoloty mające wszystkie warianty malowania radzieckiego, stosowanego w latach 1943—1945 na samolotach bojowych i szkolnych. Wyjątek stanowiło jedynie malowanie zimowe, które najprawdopodobniej nie było wcale stosowane w jednostkach LWP.

Sporą dowolność wykazuje także malowanie numerów taktycznych w poszczególnych pułkach lotniczych, jak też miejsce ich malowania. Numery taktyczne jedno-dwu- i trójcyfrowe malowano kolorem białym na samolotach w następujących miejscach:

a) samoloty myśliwskie — kadłub pomiędzy kabiną pilota, a znakiem rozpoznawczym,

b) samoloty szturmowe — na stateczniku pionowym w jego dolnej części,

c) samoloty bombowe — na wewnętrznej stronie steru kierunku (Pe-2),

d) samoloty Po-2 wszystkich wersji — statecznik pionowy lub ster kierunku, nad znakiem rozpoznawczym,

e) samoloty szkolne — ster kierunku — część dolna pod znakiem rozpoznawczym, lub też w w górnej części nad znakiem rozpoznawczym.

W przypadku pułków bombowych numery taktyczne malowano kolorami charakterystycznymi dla każdej z eskadr, o czym będzie jeszcze mowa w jednym z najbliższych odcinków. Na samolotach pozostawiono także oznakowania przynależności do eskadr czy pułków.

Począwszy od wiosny 1946 r. samoloty lotnictwa polskiego były sukcesywnie przemalowywane na jednolity schemat, polegający na pokryciu powierzchni górnych i bocznych farbą w kolorze ciemnooliwkowo-zielonym. Powierzchnie dolne pozostawiano w kolorze jasnobłękitnym. Taki schemat malowania stosowany był w praktyce do końca lat sześćdziesiątych na większości samolotów z napędem tłokowym, do dnia dzisiejszego tak malowane są śmigłowce Mi-2 i część samolotów transportowych An-2 i An-26.

Obok standardowego malowania w lotnictwie polskim używane były także samoloty o odmiennej kolorystyce. Były to przykładowo zdobyczne samoloty Me 108 Tajfun (malowane w całości na kolor błękitny), Piper Cub (malowane w całości na kolor oliwkowozielony), Nord NC 701 (cały w kolorze srebrnym).

NA PLANSZY:

1. Samolot Jak 9M z 1 PLM Warszawa. 2. Samolot Jak 9U z numerem taktycznym malowanym szablonem. 3. Jak 9W z OSL w Dęblinie. 4. Samolot Jak 9P. 5. Samolot Jak 9P z malowaniem charakterystycznym dla lotnictwa ZSRR do końca lat 40-tych. Najprawdopodobniej należał do dowódcy pułku — numer 01. 6. Samolot szturmowy Il-2 M3 por. pil. Władysława Grenika — malowanie z lata 1949 roku.

Wprowadzane od 1946 r. jednolite malowanie samolotów wykazało szereg charakterystycznych cech na poszczególnych typach samolotów. Na samolotach szturmowych Il-10 kolor zielony z powierzchni górnych przechodził na krawędziach natarcia płata i usterzenia na powierzchnie dolne, tworząc pas o grubościach: u nasady-płata 5—8 cm, usterzenia 3—4 cm, na końcu płata 3—4 cm, usterzenie 2—3 cm. Na kadłubie przy usterzeniu poziomym kolor zielony zachodził łukiem pod statecznik.

Takie malowanie było charakterystyczne dla wszystkich Il-ów-10, które LWP otrzymywało z Czechosłowacji, gdzie samoloty te produkowano na podstawie licencji. Granica pomiędzy kolorami — ostra.

Na samolotach Pe-2, Tu-2 i ich wersjach szkolnych cechą charakterystyczną malowania były nieostre granice pomiędzy kolorami ze względu na malowanie natryskiem. Podobnie nieostre granice występowały na samolotach myśliwskich Jak-9U i Jak-9P. Na samolotach dwupłatowych elementy komory płatów malowano na taki sam kolor jak powierzchnie dolne. Tak samo malowano podwozie.

Na wszystkich samolotach pochodzących z zakupów w ZSRR i otrzymywanych w oryginalnym malowaniu występowały napisy informacyjne w języku rosyjskim wykonywane w kolorze czerwonym na powierzchniach jasnoniebieskich i ciemnooliwkowych, zielonych, a w kolorze białym na powierzchniach czarnych (przykładowo łopaty śmigieł). Na samolotach naprawianych i przemalowanych w kraju napisy te zastąpiono napisami w języku polskim, wykonanymi w takich samych kolorach i w tych samych miejscach. Wszystkie powierzchnie wewnętrzne malowano na kolor ciemnoszary (wnęki podwozia, komory bombowe, wnętrze kabiny), a tablice przyrządów pokładowych na kolor czarny. Gałki dźwigni do obsługi poszczególnych elementów samolotu malowano kolorami jaskrawymi i specyficznymi dla danego typu urządzenia. Kolorem czerwonym malowano wszystkie klapki wyważające (trymeru).

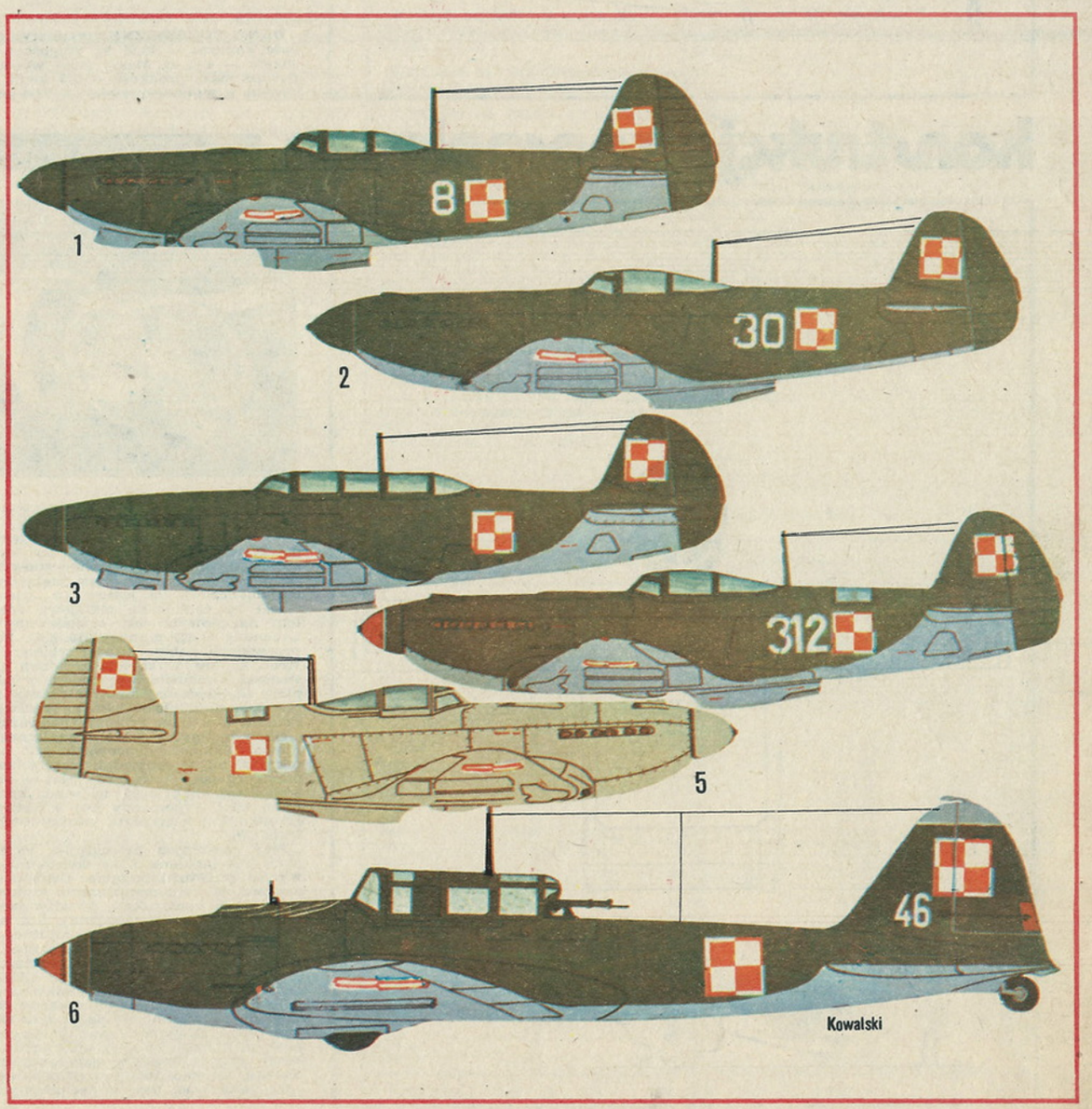
Kolejnym elementem charakterystycznym malowanym na samolotach był ich numer seryjny, malowany kolorem czerwonym lub białym u podstawy statecznika pionowego (cyframi, których wysokość zależała od typu samolotu).

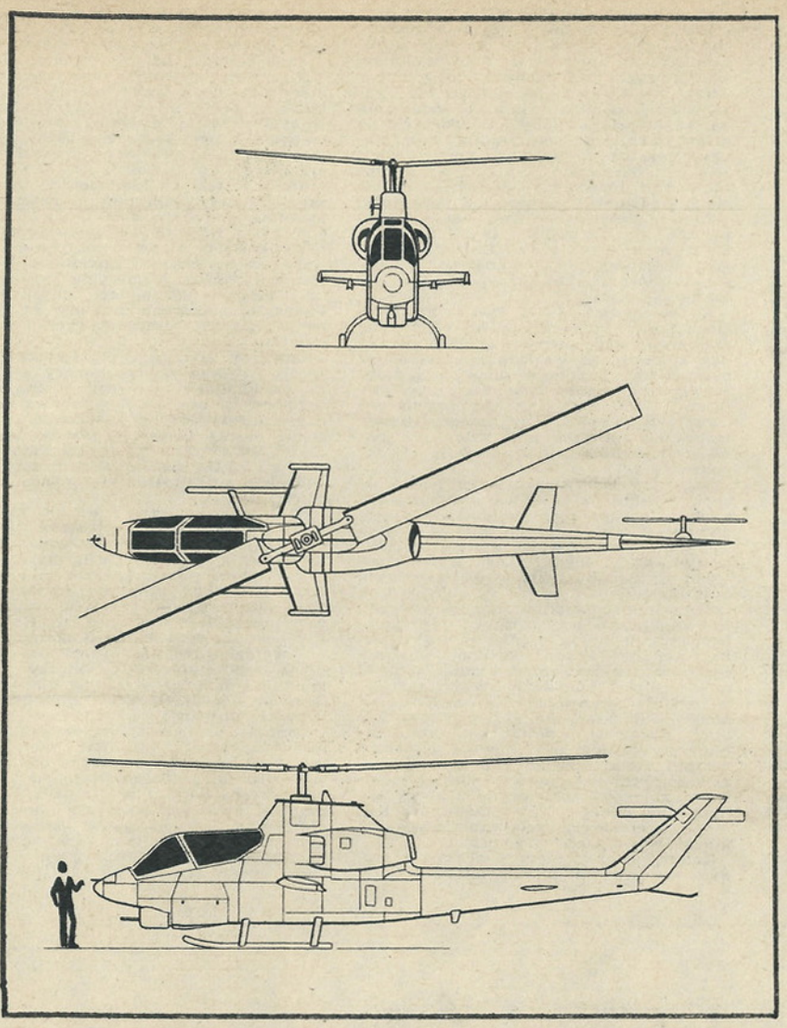
Niewielkim zmianom uległy także numery taktyczne, które zaczęto malować także w kolorach: czerwonym lub czerwonym z białą obwódką. Miejsce ich malowania było także charakterystyczne dla typu samolotu oraz przynależności organizacyjnej samolotu w danej jednostce. I tak na samolotach myśliwskich numery taktyczne malowano na kadłubie pomiędzy kabiną pilota i szachownicą. Na samolotach szturmowych i bombowych numery taktyczne malowano na stateczniku pionowym lub na sterze kierunku. Numery te były mniejsze, niż na samolotach myśliwskich. Podobnie malowano numery taktyczne na samolotach transportowych i łącznikowych.

Samoloty szkolne i użytkowane przez szkoły lotnicze miały numery malowane na kadłubie pomiędzy kabiną pilota (strzelca), a szachownicą lub też pomiędzy szachownicą, a usterzeniem. Spotykać można także numery na stateczniku pionowym lub sterze kierunku, lecz malowane na samolotach szkolnych będących na wyposażeniu jednostek bojowych.

W końcu lat czterdziestych na niektórych samolotach pojawiają się dodatkowe nieregulaminowe oznakowania w formie znaczków ZMP, malowanych przed kabiną pilota. Znaczek taki świadczył, iż załoga samolotu to aktywiści ZMP. Inny znany przykład oznakowania specjalnego to symbol Kongresu Zjednoczeniowego Klasy Robotniczej, jaki wymalowano na samolocie Fi-156 przez robotników PZL, którzy naprawiali ten samolot w czynie zjazdowym. Samolot ten przekazano Lotnictwu Marynarki Wojennej.

Kończąc omawianie malowania samolotów w latach 1945—1951, nie sposób nie wspomnieć o kolorystyce pierwszego samolotu wyprodukowanego w Polsce na potrzeby wojska w listopadzie 1945 r. Samolot PZL S-1, bo o nim mowa, pomalowany był na kolor kremowy z czerwonymi elementami dekoracyjnymi na krawędziach natarcia płata i usterzenia oraz na kadłubie.





ŚMIGŁOWIEC BOJOWY BELL AH-1S HUEYCOBRA

Ostatnio produkowaną wersją śmigłowca Bell AH-1 HueyCobra jest AH-1S. Wersja ta występuje w trzech odmianach: seryjnej AH-1S — w latach 1977—78 wyprodukowano 100 sztuk tych śmigłowców; Up-gun AH-1S ze zmodyfikowanym uzbrojeniem — zamówiono 98 śmigłowców, których produkcja ma się zakończyć w październiku 1979 r.; zmodernizowanej, zamówionej w liczbie 192 sztuk — odmiana ta ma wejść do produkcji seryjnej pod koniec 1979 r.

Bell AH-1S jest jednowirnikowym, dwumiejscowym śmigłowcem bojowym przeznaczonym głównie do zwalczania celów opancerzonych. Wirnik wyposażono w nowe, bardziej odporne na przestrzelenie łopaty (w stosunku do wersji AH-1G) oraz zmodernizowaną przekładnię. Smukły kadłub ma konstrukcję półskorupową. W celu zmniejszenia odblasków oszklenie osłony kabiny składa się z 7 płaskich szyb. Układ rozmieszczenia przyrządów i wyposażenia w kabinie załogi został zmodyfikowany. Elementy osłony kabiny mogą być w razie konieczności odstrzeliwane aby ułatwić załodze opuszczenie śmigłowca.

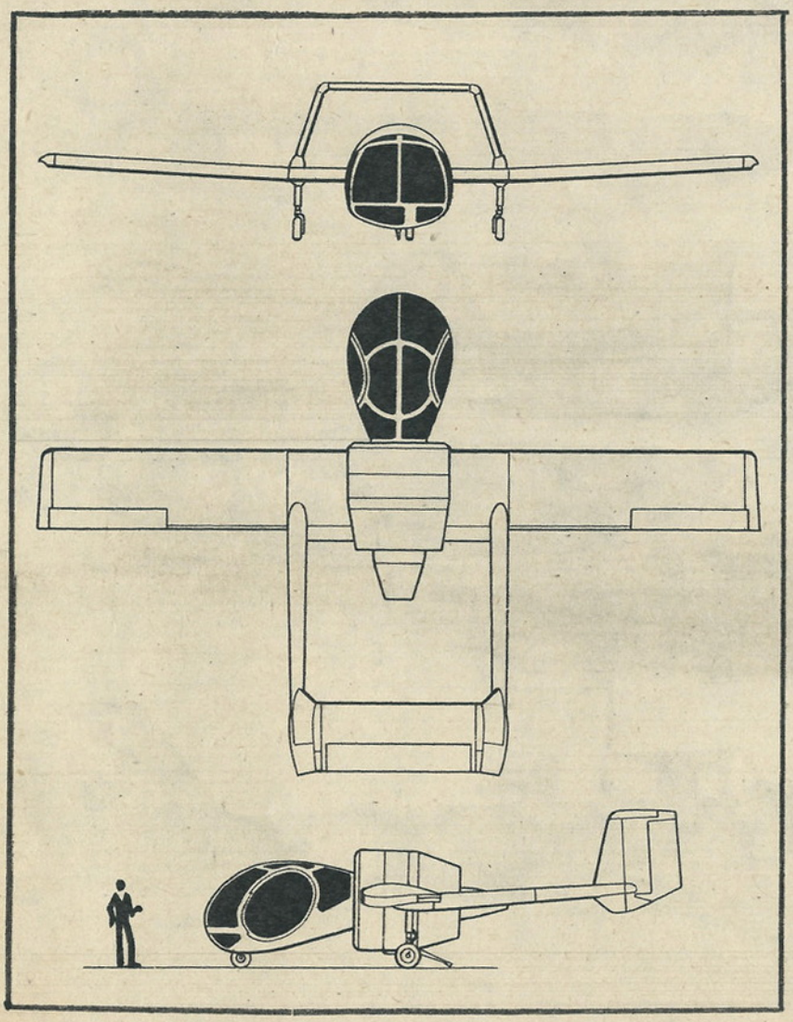
Fotele są opancerzone płytami ze spieków produkowanymi przez wytwórnię Norton. Podwozie płozowe z dodatkowymi kołami na płozach (do transportu). Zespołem napędowym jest jeden turbinowy silnik śmigłowy Lycoming T53-L-703 o mocy 1342 kW. Podstawowym wariantem uzbrojenia podwieszonego jest 8 pocisków kierowanych przewodowo TOW, mocowanych na węzłach podwieszenia pod krótkimi skrzydłami. W śmigłowcach AH-1S, produkowanych od końca 1978 r., obrotowa wieżyczka z ruchomym granatnikiem kal. 40 mm i 6-lufowym karabinem maszynowym kal. 7,62 mm zastąpiona została uniwersalną wieżyczką General Electric w której może być mocowane działko kal. 20 mm lub 30 mm albo też nowe działko 3-lufowe M-197 (z zapasem amunicji 750 sztuk). W przyszłości wieżyczka ta ma być wyposażona w 3-lufowe działko XM-230E1 o napędzie łańcuchowym. Położenie wieżyczki ma być sterowane również za pomocą celownika umieszczonego w hełmie pilota.

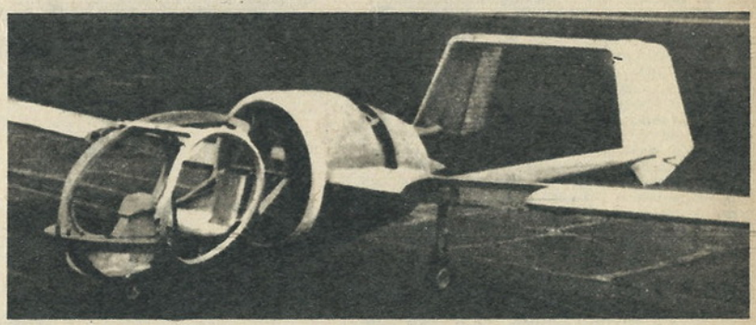
System celownika śmigłowca składa się z takich elementów, jak: dalmierz laserowy, laserowe urządzenie śledzące AN/AAS-32, przelicznik cyfrowy, wskaźnik przezierny (wyświetlany na oszkleniu kabiny), urządzenia radionawigacyjne i in.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. **Wymiary:** średnica wirnika głównego — 13,41 m, długość kadłuba — 13,59 m, długość z obracającymi się wirnikami — 16,14 m, wysokość — 4,12 m. **Masy:** masa własna — 2939 kg, max. masa startowa — 4535 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 227 km/h, max. prędkość wznoszenia — 8,2 m/s, pułap zawisu z wpływem ziemi — 3720 m, zasięg — 507 km.

konstrukcje zagraniczne





LEKKI SAMOLOT EDGLEY OPTICA

Konstruktor brytyjski John Edgley wraz z dwoma kolegami skonstruował i zbudował w ciągu trzech ostatnich lat lekki, trzymiejscowy samolot charakteryzujący się śmigłowcową widocznością z kabiny i możliwością wykonywania lotów patrolowych ze stosunkowo małą prędkością: 90—110 km/h. Prototyp został ostatnio ukończony ale jeszcze go nie oblatano.

Jest to całkowicie metalowy średniopłat o dwubelkowym kadłubie. Zespołem napędowym jest otunelowany wentylator napędzany silnikiem tłokowym Lycoming O-320 o mocy 110 KW. Przed zespołem napędowym usytuowana jest przeszklona kabina, której szkielet, łącznie z eliptycznymi drzwiami z obydwóch stron kabiny, wykonano ze stopu aluminiowego. Poprzeczny pas u dołu kabiny stanowi wzmocnienie, podobnie jak również element konstrukcyjny w postaci płozy umieszczonej niesymetrycznie z lewej strony między miejscem pilota, a pasażera (trzy fotele w jednym rzędzie). Na płozie tej zabudowana jest tablica przyrządów, a u dołu przednie podwozie.

Okno kabiny ze szkła organicznego o grubości 5 mm formowanego podciśnieniowo. Kabina zamocowana jest do pierścienia o stosunkowo dużej średnicy (ok. 1,5 m) za pośrednictwem 6 żeber — kierownic powietrza. Do pierścienia przymocowany jest także płat o obrysie prostokątnym składający się z części środkowej, sięgającej do belek kadłubowych oraz z dwóch skrzydeł zewnętrznych. Płat wyposażony jest w klapy typu Fowlera wychylane w zakresie kątów 10°—40°. W części płata między belkami kadłubowymi płaty mają stałe wychylenie 10°.

Przy powolnym patrolowym locie wychylenie klap na skrzydłach zewnętrznych jest podobne. Przy lądowaniu wychylenie klap na skrzydłach zewnętrznych wynosi 40°. Profil skrzydła: GA/W-1 o względnej grubości 17%. Lotki są wyważone masowo. W celu uproszczenia wykonawstwa płat, stateczniki i powierzchnie sterowe mają konstrukcję dwudźwigarową. Belki kadłubowe są półskorupowe, statecznik poziomy umieszczony jest na szczycie zdwojonego usterzenia pionowego (odchylonego w kierunku podłużnej osi samolotu). Stery konwencjonalne.

Podwozie główne jednogoleniowe, stałe, usytuowane pod belkami ogonowymi. Zespół napędowy stanowi integralny zespół składający się z silnika, wentylatora (Dowty Rotol) o stałych pięciu łopatach oraz pierścienia obudowy. Jest on mocowany w czterech punktach do uprzednio opisanego pierścienia. Zbiorniki paliwowe znajdują się w noskach skrzydeł, na zewnątrz belek kadłubowych. Ze względu na wysunięcie do przodu kabiny i miejsc załogi, zastosowano dodatkowe wyważenie za pomocą mas umieszczonych w kabinie i w lewym stateczniku pionowym. Ponadto w celu uniknięcia oparcia się samolotu na statecznikach pionowych przy niepełnym załadowaniu, pod pierścieniem usytuowano wychylaną ostrogę, uniemożliwiającą przechylenie się samolotu do tyłu.

Na razie brak danych technicznych. Rozpiętość samolotu wynosi 12 m.

(T. K.)

nasze trasy

PROBLEM

Nadchodzą do nas, od czasu do czasu, listy od szybowników odbywających służbę wojskową. Temat listów, jak nietrudno się domyślić, jest taki sam: co zrobić, aby pogodzić harmonijnie obowiązki wojskowe z lataniem, albo inaczej: co uczynić, aby nie przerywać latania podczas służby w wojsku?

„W przyszłości mam zamiar dalej latać w aeroklubie jako instruktor samolotowy, powiększając już i tak zubożałe kadry instruktorskie. Dwa lata przerwy w lataniu to bardzo dużo i nie jest mi obojętne czy będę latał czy nie. Przecież latanie — to nie tylko moja osobista sprawa" — pisze do redakcji jeden z Czytelników, posiadający II klasę pilota szybowcowego i srebrną odznakę. Dodaje on również: „Z pewnością Aeroklub PRL nie ma za dużo pieniędzy, aby najpierw wydawać je na szkolenie pilotów, a potem — patrzeć jak efekty tego szkolenia, tak drogiego, niszczeją. Nie ma bowiem chyba sensu, aby po odbyciu służby wojskowej pilot zaczynał szkolenie w aeroklubie od nowa".

Inny Czytelnik pisze w tejże samej sprawie tak:

„Inne dyscypliny sportu cieszą się większym uznaniem w wojsku. Dlaczego tak się dzieje, że koszykówka, pingpong czy lekkoatletyka mają jakieś jakby lepsze „dojście" niż sporty lotnicze?"

Jeszcze inny Czytelnik zwierza się nam tak:

„Jestem pilotem szybowcowym, a odbywając służbę wojskową wykonuję czynności mechanika samolotu An-2. Gdy zwróciłem się do dowódcy z prośbą o umożliwienie mi kontynuacji szkolenia lotniczego (aeroklub jest blisko) — otrzymałem odpowiedź negatywną. A przecież piloci aeroklubowi, nie kto inny, szkolą co roku na kursach lotniczego przysposobienia obronnego wielu kandydatów na pilotów wojskowych".

„Z pewnością — pisze jeszcze inny Czytelnik — wielu pilotów sportowych znalazło się w sytuacji, kiedy to nie mogą latać, szkolić się w czasie odbywania służby wojskowej, ze szkodą nie tylko dla nich samych, ale i to przede wszystkim dla państwa. Sądzę, że powinno się tu znaleźć jakieś wyjście".

Rzeczywiście, problem jest. Znamy przypadki, kiedy sprawy latania pilotów sportowych odbywających służbę wojskową zostały załatwione i z korzyścią dla nich samych, i bez straty dla jednostki wojskowej. Po prostu dowódca udzielił zezwolenia na dojazdy żołnierza do aeroklubu i kontynuację szkolenia. Są jednakże przypadki, że — jak widać z listów — zgody takiej uzyskać nie można. Nie naszą jest rzeczą dochodzić, kto tu ma rację. A może istotnie są w pewnych sytuacjach i przypadkach jakieś przeciwwskazania i dowódcy jednostek wojskowych mają podstawy do udzielania odpowiedzi odmownych?

Sprawy te jednak, generalnie rzecz biorąc, zasłużyły sobie na to, aby się nad nimi głęboko zastanowić. Wyszkolenie pilota w aeroklubie — kosztuje ogromnie dużo pieniędzy, bez porównania więcej niż pingpongisty, siatkarza czy koszykarza. Rzecz wprost jest nieporównywalna. Czyż więc można z lekkim sercem patrzeć, jak to wyszkolenie marnuje się?

Aspekt finansowy to jednak nie wszystko. Dobrze wyszkolony pilot (szybowcowy czy samolotowy), a wiadomo, że w aeroklubach szkolą dobrze, to przecież potencjalny FACHOWY, PRZYGOTOWANY dobrze do wypełnienia swych zadań obrońca Ojczyzny. To nie jest człowiek surowy: on JUŻ JEST PRZESZKOLONY w dziedzinie, której ważności nie ma tu chyba potrzeby uzasadniać.

Jest naszym obowiązkiem, aby problem ten na naszych łamach zasygnalizować.

(z)

korespondencje

AEROKLUB POZNAŃSKI

Interesująco przedstawiały się imprezy i zawody dla dzieci i młodzieży w dziedzinie modelarstwa lotniczego, organizowane pod hasłem Sport dla Dziecka. Do imprez już zrealizowanych należy zaliczyć udział sekcji specjalnościowych Aeroklubu Poznańskiego (AP) w I Poznańskiej Olimpiadzie Młodzieży, a więc skoki spadochronowe na stadion, akrobacja samolotowa, start balonu itp. 6 maja obok nieprzerwanej pracy wszystkich sekcji na lotnisku macierzystym AP w Kobylicy, w Aeroklubie Ostrowskim rozegrano okręgowe zawody modelarskie w klasach F1A, F1B i F1C, w kategoriach seniorów i juniorów. Dobrze wypadły znane od szeregu lat w kraju zawody modeli swobodnie latających o Puchar Ziemi Średzkiej, organizowane tradycyjnie przez Aeroklub Poznański, Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil" oraz Urząd Miasta i Gminy w Środzie Wlkp.

26 maja, na lotnisku w Kobylnicy, odbyły się zawody modeli akrobacyjnych F2B, z udziałem ponad 100 zawodników. Zawody zorganizowane zo-

stały przez Aeroklub Poznański, Poznańską Spółdzielnię Mieszkaniową i Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego.

28 maja młodzież Państwowej Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej im. Tadeusza Szeligowskiego w Poznaniu złożyła wizytę na lotnisku aeroklubu. Zwiedzono hangary, obejrzano sprzęt lotniczy. Odbyło się spotkanie z pilotami, pokaz śmigłowca Mi-2 oraz pokaz skoku spadochronowego. Ogółem na lotnisku było ponad 300 osób. 60 uczniów odbyło lot samolotem An-2. Wszyscy uczestnicy imprezy otrzymali materiały propagandowe i symboliczne aeroklubowe znaczki.

Na zdjęciach — młodzież na lotnisku klubowym.

mgr Marian Gutowski

AEROKLUB KRAKOWSKI

3 czerwca br. na własnym lotnisku sportowym w Pobiedniku Aeroklub Krakowski przeprowadził imprezę pod nazwą Niedziela Lotnicza, w ramach której odbyły się zawody modeli Jaskółek. Wzięło w nich udział 60 osób. W konkursie wiedzy lotniczej na temat: 35 lat Ludowego Lotnictwa Polskiego — wzięło udział 40 osób, w konkursie rysunkowym — 35 osób, a w konkursie na wycinankę lotniczą — 22 osoby. Uczestnicy imprezy zwiedzili lotnisko, zapoznając się z działalnością aeroklubu. Dla wyróżniających się wykonano loty propagandowe, z których skorzystały 62 osoby. Impreza bardzo udana, przeprowadzona sprawnie przez komisję popularyzacji lotnictwa i komendę Lotniczych Szczepów Harcerskich im. Fr. Żwirki i St. Wigury. Ogółem wzięło w niej udział ponad 200 osób. Zwycięzcom wręczono liczne nagrody, ufundowane przez aeroklub i krakowską komendę Chorągwi ZHP.

Krystyna Szymańska

poczta lotnicza

ADRES AEROKLUBU

Henryk Archacki — Gdańsk Oliwa. Podajemy adres Aeroklubu Gdańskiego: 80-452 Gdańsk Wrzeszcz, ul. Kilińskiego.

NIE WYSYŁAMY

Ewa Linkiewicz — Trzebiatów. Nie wysyłamy żadnych prospektów reklamowych, jak to już wielokrotnie komunikowaliśmy. Aby obejrzeć sobie różne typy samolotów, można przecież zaprenumerować Skrzydlatą Polskę, w której regularnie publikujemy fotografie najrozmaitszych samolotów zagranicznych.

W SPRAWIE PRACY W LOTNICTWIE

Krzysztof Kamiński — Skórzenej . Po ukończeniu służby wojskowej radzimy zwrócić się do zarządu najbliższego terenowo aeroklubu. Być może, iż potrzebują tam mechaników. Nie zaszkodzi także dowiedzieć się w LOCIE. Adres: 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39. W sprawie szkolenia spadochronowego autorytatywnej odpowiedzi udzieli aeroklub.

WYMIANA MODELI

Jan Massaniec — CSRS, Nasiekin A.S. — ZSRR. Nie zamieszczamy już w kąciku Iskra ogłoszeń dotyczących wymiany modeli plastykowych. Wyjaśniliśmy to w numerze 18 „Skrzydlatej Polski" z br.

DZIĘKUJEMY

Cz. Dyzma — Misurata (Libia). Za wnikliwą uwagę dotyczącą artykułu „Dobra pamięć" oraz za pozdrowienia z Afryki — dziękujemy. Wzajemnie serdecznie pozdrawiamy.

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Zabawkarskiego i Artykułów Politechnicznych w Łodzi, ul. Wólczańska nr 27, zwraca się z prośbą do wszystkich hobbistów modelarstwa samolotowego o udostępnienie nam wszelkich materiałów informacyjnych (rysunki, zdjęcia, instrukcje) do następujących typów samolotów:

Lublin R XIII
Samolot turystyczny RWD 13
Samolot szkolno-treningowy PWS 26
Samolot PZL 46 SUM
Samolot LWS 3 Mewa

Materiały te są nam potrzebne do opracowania dokumentacji technicznych modeli skalowanych w/w samolotów. Materiały prosimy nadsyłać pod adresem Ośrodka, po wykorzystaniu zapewniamy ich zwrot.

(ogł. nr 88)

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 3)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 6.VII.1979 r. Zam. 583. C-120.

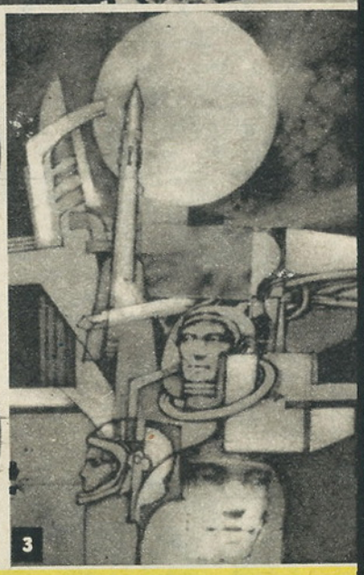
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PRZEGLĄD NOWEJ TECHNIKI

Port lotniczy Moskwy — Szeremietiewo podczas tegorocznego przeglądu nowej techniki lotniczej Aeroflotu. Na pierwszym planie — aerobus Il-86. Takie przeglądy odbywają się w Moskwie co roku.

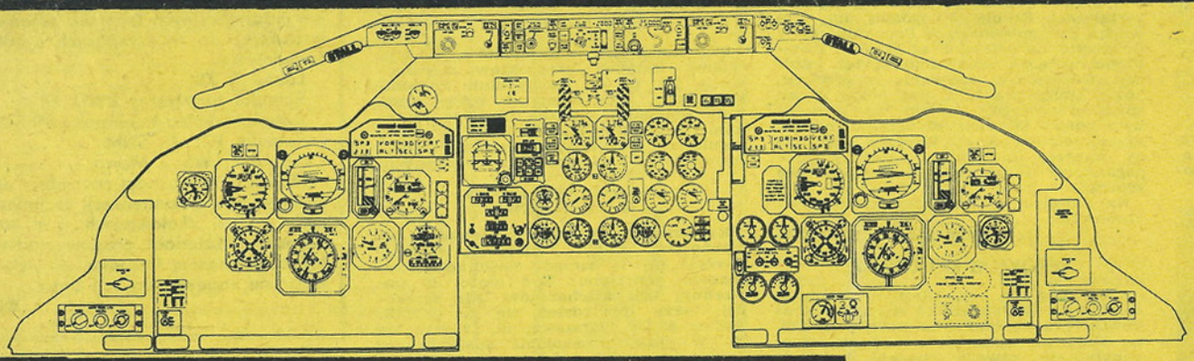
SAMOLOT GOSPODARCZY

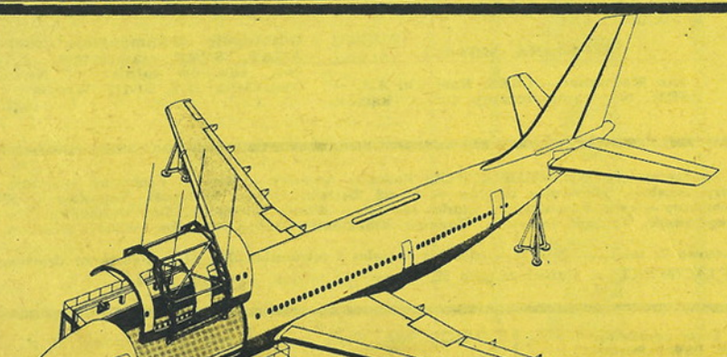
Nowy 2-silnikowy samolot gospodarczy i rolniczy ChRL. Silniki tłokowe Al-14RF o mocy 221/258 kW (300/350 KM). Rozpiętość — 17 m, długość — 12 m, pow. nośna — 34 m², wydłużenie — 8,5. Masa własna — 2050 kg, masa całkowita max. — 3250 kg, ładunek użyteczny — 1200 kg (w tym: paliwo — 210 kg, załoga — 190 kg, ładunek handlowy — 800 kg). Wymiary kabiny — 1,27 x 3,6 x 1,48 m (wysokość). Samolot może zabrać 8 pasażerów. Podwozie stałe. Osiągi nie są znane.



KOSMOS I SZTUKA

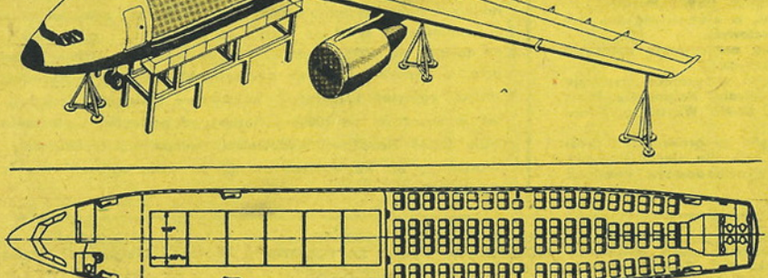
Ponad 50 grafik, obrazów olejnych, rzeźb i medali pokazano w Pradze na wystawie pt. Zdobycie Kosmosu w twórczości artystów czechosłowackich. Obok zamieszczamy kilka prac wystawionych: 1 — Medal wspólnego lotu ZSRR—CSRS (Z. Kolářský), 2 — Współpraca w Kosmosie (J. Lukavsky), 3 — Nasza planeta (J. Mikeš).





ULATWIENIE PILOTAŻU

Uproszczona — w porównaniu z dotychczasową — tablica pokładowa pilotów w samolocie pasażerskim DC-9 Super-80. Ułatwienie pilotażowe uzyskano stosując zdwojony układ komputerowy DFGS integrujący 9 podsystemów sterowania samolotem (od autopilota, poprzez automatyczną kontrolę prędkości, ciągu silników, wysokości lotu, aż do odwracania kierunku ciągu na dobiegu).



PRZEKSZTAŁCANIE SAMOLOTU

Sposób przekształcania samolotu pasażerskiego Airbus A-300B w odmianę towarową FC. Służy do tego element prefabrykowany. Samolot może zabierać 14 palet 3,17 x 2,23 m lub 6 palet i 145 pasażerów albo 9 palet i 75 pasażerów.

Zdjęcia i rysunki: Graždanskaja Awiacja, Letectvi + kosmonautika, Flug-Revue.

■ Gośćmi honorowymi tegorocznego Salonu Paryskiego byli rekordziści-kosmonauci radzieccy Władimir Kowalonok i Aleksander Iwanczenkow.

■ Śmigłowiec doświadczalny Sikorsky — ABC uzyskał w ostatnich lotach próbnych prędkość poziomą 377,5 km/h. Projektowana prędkość docelowa ma wynosić 555 km/h.

■ Zawieszona czasowo śmigłowcowa komunikacja miejska w Nowym Jorku (kolejne wypadki S-61L od 1977 r.) ma być wznowiona na 4 śmigłowcach SA-330 Puma. Puma zabiera 17 pasażerów z bagażem, gdy S-61L do 28.

■ Zarząd lotnictwa cywilnego USA zawiesił w lotach samoloty Cessna-441 Conquest, z powodu wad układu wyważania statecznika poziomego.

■ Kosmonauta Fred W. Haise (Apollo-13 i jeden z 8 kandydatów do lotu Shuttle) został mianowany dyrektorem programu kosmicznego zakładów Grumman.

■ Najlepszym lotnikiem wśród francuskich artystów malarzy jest Andre Gerard. Spędził dotąd 25 000 h w powietrzu jako pilot.

■ Prognozy brytyjsko-amerykańskie na 1985 r. przewidują, że w krajach Europy zachodniej będzie wówczas w użytkowaniu ponad 36 000 samolotów cywilnych, z rocznym przyrostem ilościowym 3—6%.

■ Marynarka brytyjska wyposażyła śmigłowce morskie w nadmuchiwane koła ratunkowe. W chwili przymusowego wodowania następuje elektryczne uruchomienie zaworów butli ze sprężonym powietrzem, które w okresie sekund napełnia dętki gumowe, rozmieszczając je w postaci kół wokół środka ciężkości śmigłowca. Rozwiązanie to zostało po raz pierwszy wykorzystane praktycznie podczas przymusowego wodowania z wysokości 30 m śmigłowca z uszkodzoną przekładnią (SH-3D „Sea King").

■ Uczeni amerykańscy obliczyli na podstawie obserwacji astronomicznych-naziemnych i satelitarnych — oraz pomiarów elektronowych skamielin sprzed milionów lat, że Księżyc stale zwiększa promień orbity (o 58 mm rocznie) zaś Ziemia zwalnia okres ruchu wirowego o 2 s co 100 000 lat. 70 mln lat temu Księżyc odsuwał się od Ziemi 17 razy więcej.

■ Ponieważ przypuszcza się, że w przyszłości stacje orbitalne długotrwałego pobytu ludzi będą wprawiane w ruch obrotowy dla stworzenia siły sztucznej grawitacji, uczeni radzieccy prowadzą badania również w tym kierunku. Z ogłoszonych w 1978 r. wyników badań dowiadujemy się, że dla uzyskania na orbicie warunków zbliżonych do ziemskich (9,8 cm/s²) na kosmonautów mogą działać przyspieszenia 0,3—1 g, a prędkość obrotowa stacji nie powinna przekraczać 10 obr./min. Stopień napromieniowania organizmu żywego w wirującej stacji orbitalnej badano na myszach. Myszy umieszczono w komorze wirującej przez 22 doby z prędkością 7,5 obr./min. i poddano promieniowaniu rentgenowskiemu. W drugiej komorze, tym razem nie wirującej, znajdowały się myszy z grupy porównawczej. Okazało się, że przy dawce promieniowania 750 r, zginęło tylko 3% myszy w komorze wirującej, i aż ok. 50% w komorze stałej. Myszy z komory wirującej również szybciej regenerowały się po eksperymencie.

● W dyskusji na temat fantastyki w filmie kosmonauta radziecki Georgij Greczko powiedział m. in.: Sądzę, że Kosmos to przede wszystkim problem ludzki, a nie naukowy lub techniczny. Dlatego też uważam, że film fantastyczny E. Szerstobitowa „Obłoki Andromedy" jest nieudany, przetechniczony, chociaż powieść I. Jefremowa, na której został oparty, jest znakomita pod każdym względem. Znacznie lepiej wypadł film A. Tarkowskiego „Solaris" wg opowiadania polskiego pisarza S. Lema, w którym główny akcent został położony na stosunek ludzi do nieznanego i niezrozumiałego zjawiska Myślącego Oceanu, spotkanego na odległej planecie. Wspominając często ten film, zastanawiam się jak bym postąpił w takiej lub innej sytuacji? Przecież nawet lecąc ku gwiazdom ludzie pozostają ludźmi o różnych poglądach, rozumieniu świata oraz zasadach moralnych. Kosmos, to jakby poligon doświadczalny ludzkości.

INDEKS 37606